खण्ड-273, अंक-10
गुरूवार, 22 आषाढ़, शक संवत् 1889
(13 जुलाई, 1967 ई0)

उत्तर प्रदेश विधान सभा

की

कार्यवाही

(अधिकृत विवरण)

खण्ड 273 में 10 अंक है

उत्तर प्रदेश विधान सभा सचिवालय (कार्यवाही अनुभाग) द्वारा प्रकाशित

मुद्रक:

अधीक्षक, राजकीय मुद्रण एवं लेखन सामग्री, लखनऊ , उत्तर प्रदेश (भारत)

१९६७

मूल्य : बिना महसूल 25 पैसे, महसूल सहित 31 पैसे |

वार्षिक चन्दा : बिना महसूल 10 रुपये, महसूल सहित 12 रुपये |

उत्तर प्रदेश विधान सभा

बृहस्पतिवार, १३ जुलाई, १९६७

विधान सभा की बैठक सभा-मण्डप, लखनऊ में ११ बजे दिन में अध्यक्ष, श्री जगदीशशरण अग्रवाल की अध्यक्षता में आरम्भ हुई ।

उपस्थित सदस्य—३८२

अंगने लाल, श्री
अख्तर अमी खां, श्री
अजीत प्रताप, श्री
अठई राम, श्री
अतीकुर्रहमान, श्री
अब्दुल खालिक, श्री
अब्दुल मुईज खां, श्री
अयोध्या प्रसाद, श्री (झांसी)
अयोध्याप्रसाद, श्री (मिर्जापुर)
अयोध्या प्रसाद आर्य, श्री
अर्जुन, श्री
अवधेश प्रताप मल, श्री
अवेद्यनाथ, श्री
अशरफ अली खां, श्री
अशर्फी लाल, श्री
अश्वनी कुमार, श्री
अश्वनी कुमार चतुर्वेदी "राकेश", श्री
अहमदउल्ला खां, श्री
आत्मा, श्री
इन्द्रपाल, श्री
इन्द्रपाल सिंह, श्री
इन्द्रमणी, श्री
इन्द्र मोहिनी, श्रीमती
इन्द्रलाल, श्री
ईश्वर शरण, श्री
उग्रसेन, श्री
उदय प्रताप, श्री
उदयवीर सिंह, श्री
उमादत्त, श्री
ऊदल, श्री

एस० जो० दत्त, श्री
ए० सी० ग्राइस, श्री
ओंकार सरन, श्री
ओम प्रकाश, श्री
ओम् प्रकाश सिंह, श्री
कन्धई लाल, श्री
कन्हैयलाल, श्री (इटावा)
कन्हैयालाल बाल्मीकी, श्री
कमलापति त्रिपाठी, श्री
कमला प्रसाद, श्री (जौनपुर)
कमला प्रसाद, श्री (बहराइच)
करनसिंह, श्री
कलारानी, श्रीमती
कल्याण चन्द मोहिले, श्री (उपनाम छुन्नन गुरु)
कामता सिंह, श्री
कालीचरण, श्री
काशीनाथ, श्री
किशनलाल, श्री
किशन लाल दिलेर, श्री
किशन सिंह, श्री
कृष्ण बहादुर, श्री
कृष्ण सिंह, श्री
कृष्णानन्द राय, श्री
केदार राज जंगबहादुर राणा, श्री
केशरी लाल, श्री
केशव देव, श्री
खेमा, श्री
गंगाधर, श्री
गंगाभक्तसिंह, श्री

गंगाराम, श्री
गंगास्वरूप भटनागर, श्री
गजाधर, श्री
गया प्रसाद, श्री (उपनाम मास्टर साहब)
गया प्रसाद मेहरोत्रा, श्री
गिरजाशंकर, श्री
गिरधारी लाल, चौधरी
गिरिराज सिंह, श्री
गिरीशचन्द्र तिवारी, श्री
गुप्तार सिंह, श्री
गेंदासिंह, श्री
गोपालदत्त ओझा, श्री
गोपाल राम दास, श्री
गौरी राम, श्री
गौरीशंकर सराफ, श्री
गौरीसिंह राठौर, श्री
घनश्याम गिरि, महन्त
घनश्याम दास, श्री
चतुर्भुज शर्मा, श्री
चन्द्र किशोर, श्री
चन्द्र कुमार, श्री
चन्द्रदेव, श्री
चन्द्रबली, श्री
चन्द्रभानु गुप्त, श्री
चन्द्र शेखर, श्री
चन्द्र शेखर सिंह, श्री
चन्द्र सिंह रावत, श्री
चरण सिंह, श्री
चेतराम पचपेड़ा, श्री
चेतराम वर्मा, श्री
जगत सिंह, श्री
जगदम्बा प्रसाद, श्री
जगदीश नारायण त्रिपाठी, श्री
जगन प्रसाद रावत, श्री
जगन्नाथ प्रसाद, श्री
जगपत सिंह, श्री
जमादार सिंह, श्री
जमीलुर्रहमान, श्री
जयनारायण सिंह, श्री
जयराम वर्मा, श्री
जयेन्द्रसिंह, श्री
जवाहर लाल, डाक्टर
जवाहर लाल जाटव, श्री
जवाहिर लाल, श्री
जसोदा नन्द, श्री
जानकी प्रसाद, श्री
जितेन्द्र नाथ मिश्र, श्री
जियाउर्रहमान, श्री
जी० एस० चौधरी, श्री
जुगल किशोर, श्री
जे० एन० सिन्हा, श्री
जैदत्त सिंह, श्री
जैनूराम, श्री
जोरावर वर्मा, श्री
टम्बरेश्वर प्रसाद, श्री
टीकम सिंह, श्री
तिरमल सिंह, श्री
तेज सिंह, श्री
त्रेपन सिंह, श्री
दल बहादुर सिंह, श्री
दल सिंह, श्री
दशरथ, श्री
दीपंकर, आचार्य
दुर्गा प्रसाद, श्री
दुर्योधन, श्री
दृगराज सिंह, श्री
देव राम, श्री
देवीचरण अग्निहोत्री, श्री
देवी दयाल सेन, श्री
देवी सहाय बाजपेयी, श्री
देवी सेवक, श्री
देवेन्द्र सिंह, कुंवर
धनराज यादव, श्री
धनुषधारी पांडेय, श्री
धर्मगज सिंह, श्री
धर्मवीर, श्री
धर्मवीर सिंह, श्री
धर्मसिंह, श्री
ध्रुव कुमार, श्री
नन्हें लाल, श्री
नरदेव सिंह, श्री
नरेन्द्र सिंह विष्ट, श्री
नवल किशोर, श्री
नाथूराम शिक्षक, श्री
नारायण दास, श्री
नारायण सिंह, श्री
निरंजानन्द पांडेय, श्री
नियाज हसन, श्री
निहाला सिंह, श्री
नेकराम शर्मा, श्री
नेमपाल सिंह, श्री
नौनिहाल सिंह, श्री

पब्बर राम, श्री
पातीराम अहरवार, श्री
पीतम सिंह, श्री
प्यारे लाल, श्री (मेरठ)
प्रताप नारायण तिवारी, श्री
प्रताप सिंह, श्री
प्रभाकर त्रिपाठी, श्री
प्रभु दयाल, श्री
प्रेमदत्त, श्री
फारुक चिश्ती, श्री
फूल सिंह, श्री
बंशीधर, श्री
बंशीधर मिश्र, श्री
बजरंग बली, ब्रह्मचारी
बदन सिंह, श्री
बदलराम, श्री
बद्री प्रसाद अवस्थी, श्री
बनारसी दास, श्री
बलबीर सिंह, श्री (मेरठ)
बलवीर सिंह, श्री (फर्रुखाबाद)
बसन्तलाल, श्री (जालौन)
बसन्त लाल, श्री (लखनऊ)
बसन्त सिंह, श्री
बाबू बदरे, श्री
बाबूराम, श्री
बाबूलाल, श्री
बाबू सिंह, श्री
बिशन लाल, श्री
बुधिराम, श्री
बृज किशोर, श्री
बृजपालसिंह, श्री
बृजमोहन दास अग्रवाल, श्री
बेचनराम, श्री (वाराणसी)
बेनीबाई, श्रीमती
बेनी सिंह अवस्थी, श्री
बैजनाथ, श्री (बलिया)
बैजनाथ, श्री (वाराणसी)
ब्रह्माश्रम, स्वामी
भगवती सिंह विशारद, श्री
भगौती, श्री
भगौती प्रसाद वर्मा, श्री
भग्गूराम, श्री (उपनाम भृगुनाथ)
भारत सिंह चौहान, श्री
भीखालाल, श्री
भीमा प्रसाद, श्री
भुवनेश भूषण, श्री
भृगुनाथ चतुर्वेदी, श्री
भैरवदत्त धुलिया, श्री
मंगलदेव, श्री
मंगला प्रसाद तिवारी, श्री
मंजूर अहमद, श्री
मकसूद हुसैन, श्री
मदन मोहन मिश्र, श्री
मधुकर दिघे, श्री
मन्ना लाल, श्री
मन्नी लाल, श्री
मन्सावीन, श्री
मलिखान सिंह, श्री
महराम सिंह, श्री
महिपाल सिंह, श्री
मही लाल, श्री
महेन्द्रप्रताप सिंह, कुंवर
महेश कुमार, श्री
माता प्रसाद, श्री
मानसिंह, श्री
मारकण्डे, श्री
मुंशीलाल चमार, श्री
मुक्तिनाथ राय, श्री
मुजफ्फर हसन, श्री
मुनीन्द्रपाल सिंह, श्री
मुन्शीलाल, श्री
मुरलीधर, श्री
मुलायम सिंह, श्री
मुल्कीराज, श्री
मुहम्मद असरार अहमद, श्री
मुहम्मद महमूद अली खां, श्री
मुहम्मद रफी खां, श्री
मोतीलाल देहलवी, श्री
मोहन लाल, आचार्य
मोहन लाल कपूर, श्री
मोहन लाल गौतम, श्री
यशोदादेवी, श्रीमती
योगेश्वर प्रसाद, श्री
रईसउद्दीन, श्री
रघुनाथ सिंह, श्री (आगरा)
रघुनाथ सिंह, श्री (कानपुर)
रघुनाथ सिंह, श्री (झांसी)
रघुनाथ सिंह वर्मा, श्री
रघुराज, श्री
रघुवीर, श्री
रघुवीर सिंह, श्री (एटा)
रघुवीर सिंह, श्री (मैनपुरी)

रफी मुहम्मद खां, श्री
रमाकान्त, श्री
रमावल्लभ मिश्र, श्री
रमाशंकर अग्रवाल, श्री
रवीन्द्र प्रताप सिंह, श्री
राज किशोर, श्री
राजदेव, श्री
राजनाथ, श्री
राजनारायण सिंह, श्री
राजबली, श्री
राजबहादुर श्री (जौनपुर)
राजबहादुर, श्री (सीतापुर)
राज बहादुर चन्द, श्री
राज बहादुर द्विवेदी, श्री
राज राजेश्वर, श्री
राजाराम, श्री (आगरा)
राजाराम, श्री (देवरिया)
राजाराम, श्री (बलिया)
राजेन्द्र कुमारी बाजपेयी, डाक्टर
राजेन्द्र दत्त, श्री
राजेन्द्र प्रताप सिंह, श्री
राजेन्द्र सिंह यादव, श्री
राधेश्याम कपूर, श्री
राम अंजोर, श्री
राम अचल सिंह सेंगर, श्री
राम अधार, श्री
राम अधीन सिंह, श्री
राम आसरे, श्री
रमाकान्त, श्री
राम किंकर, श्री
राम किशोर, श्री
राम कुमार, श्री
रामचन्द्र आजाद, श्री
रामचन्द्र जोशी, श्री
रामचन्द्र विकल, श्री
रामचन्द्र सिंह, श्री
रामचरन दोहरे, श्री
रामजी लाल सहायक, श्री
रामदत्त, श्री
रामदास, श्री
रामदुलार पटेल, श्री
रामदुलारे, श्री (गोंडा)
रामदुलारे, श्री (रायबरेली)
रामदेव, श्री (गोंडा)
राम देव, श्री (प्रतापगढ़)
रामनरेश शुक्ल, श्री
रामनाथ, श्री (मिर्जापुर)
रामनाथ, श्री (शाहजहांपुर)
रामनारायण, श्री
रामपति, श्री
रामपाल त्रिवेदी, श्री
रामप्यारे शुक्ला, श्री
राम प्रकाश त्रिपाठी, श्री
रामप्रसाद, श्री (आगरा)
रामप्रसाद, श्री (गढ़वाल)
रामप्रसाद, श्री (रायबरेली)
रामबचन, श्री
रामबली मिश्र, श्री
राममूर्ति, श्री
राम मूर्ति 'अंचल', श्री
रामलखन सिंह, श्री
रामलाल, श्री
रामश्री राजपूत, श्री
रामसजीवन, श्री
राम समझावन श्री
रामसुन्दर शास्त्री, श्री
राम सेवक, श्री
राम स्वरूप, श्री (देहरादून)
रामस्वरूप, श्री (प्रतापगढ़)
रामस्वरूप वर्मा, श्री
रामायण राय, श्री
रामेश्वर सिंह, श्री
रुस्तम सैटिन, श्री
रूपनाथ, श्री
लक्ष्मीरमण आचार्य, श्री
लक्ष्मी शंकर, श्री
लटूरी सिंह, श्री
लाखन, श्री
लालन शर्मा, श्री
लाल बहादुर, श्री
वरमेश्वर पांडेय, श्री
वसी नकवी, श्री
विजय कुमार त्रिपाठी, श्री
विजय शंकर सिंह, श्री
विपिन बिहारी तिवारी, श्री
विश्वनाथ प्रसाद, श्री (उपनाम झींगन साहू)
विश्वनाथ सिंह, श्री
विष्णु स्वरूप, श्री
वीर बहादुर, श्री
वीरेश्वर त्यागी, श्री
शंकर सिंह, चौधरी
शकुन्तला देवी, श्रीमती

शफ़ीकत जंग, श्री
शब्बीर हुसैन, श्री
शमीम आलम, श्री
शराफत हुसैन रिज़वी, श्री
शशिभूषण सिंह, श्री
शिव गोपाल तिवारी, श्री
शिवमंगल सिंह, श्री
शिवलाल, श्री
शिव शंकर सिंह, श्री
शीतलादीन, श्री
शीतला प्रसाद सिंह, श्री
शुगन चन्द मजदूर, श्री
श्याम लाल यादव, श्री
श्याम सिंह, श्री
श्रीनाथ, श्री
श्री नारायण तिवारी, श्री
श्रीपति मिश्र, श्री
श्रीराम तिवारी, श्री
श्री शंकर शर्मा, श्री (उपनाम ललो शर्मा वकील)
सत्यवीर, कुंवर
सन्तू, श्री
सरजू प्रसाद, श्री
सरदार सिंह, श्री
सहदेव सिंह, श्री
सालिक राम, श्री
सियाराम, श्री
सीताराम, डाक्टर
सुक्खन लाल, श्री
सुखदेव, श्री
सुखदेव प्रसाद, श्री
सुदामा प्रसाद गोस्वामी, श्री
सुरेन्द्र विक्रम, श्री
सुशील कुमार विद्यार्थी, श्री
सोहन लाल, श्री
सोहनलाल घुसिया, श्री
हरिगेनराम, श्री
हरिहरनाथ अग्रवाल, श्री (उपनाम हरी बाबू)
हरिहर बख्श सिंह, राजा
हरीदत्त कांडपाल, श्री
हरीशकुमार गंगवार, श्री
हरीशचन्द्र सिंह, श्री
हरीसिंह, श्री (बुलन्दशहर)
हरीसिंह, श्री (मेरठ)
हिम्मत बहादुर, श्री
हिम्मत सिंह, श्री
हुकम सिंह, श्री
हेमवती नन्दन बहुगुणा, श्री
होरीलाल यादव, श्री

नोट :—उद्योग मंत्री, श्री प्रभुनारायणसिंह भी उपस्थित थे।

प्रश्नोत्तर

बृहस्पतिवार, १३ जुलाई, १९६७

तारांकित प्रश्न

[उत्तर प्रदेश विधान सभा की प्रक्रिया तथा कार्य-संचालन नियमावली, १९५८ के नियम २९ (४) के अन्तर्गत प्राथमिकता दिये गये तारांकित प्रश्न]

हड़ताली कर्मचारियों पर लाठी चार्ज

*१—श्री हरीसिंह (जिला बुलन्दशहर)—

क्या सरकार यह बताने की कृपा करेगी कि १९६६–६७ की सरकारी कर्मचारियों की हड़ताल के समय कितने कर्मचारी पुलिस की लाठी चार्ज के परिणाम-स्वरूप मरे या घायल हुये ? यदि हां, तो कृपया उनकी संख्या क्या है और उनको तथा उनके परिवारों को सरकार द्वारा क्या सहायता दी गई है ?

मुख्य मन्त्री (श्री चरणसिंह)—

लाठी चार्ज के परिणामस्वरूप कोई कर्मचारी मरा नहीं, केवल २४ कर्मचारियों को चोट लगी। उनकी उचित चिकित्सा की गई।

*२—श्री हरीसिंह—

क्या सरकार यह बताने का कष्ट करेगी कि १९६६–६७ की सरकारी कर्मचारियों की हड़ताल की अवधि में कितने सरकारी कर्मचारी अपने कार्यभार से मुक्त किये गये या निलम्बित किये गय तथा उनको उक्त निलम्बित अवधि का वेतन अभी तक दिया गया या नहीं ?

श्री चरणसिंह—

७,७५५ कर्मचारियों की सेवायें समाप्त की गईं तथा ६,०४८ कर्मचारियों को निलम्बित किया गया। निलम्बित कर्मचारियों में से ९९ कर्मचारियों को निलम्बित अवधि का वेतन अभी नहीं दिया गया है।

श्री हरीसिंह—

क्या इन २४ कर्मचारियों में से किसी की हड्डी भी टूटी थी ?

श्री चरणसिंह—

दो बार लाठीचार्ज हुआ। एक बार ३ को और दूसरी बार २१ को चोट आई। ३ का तो इलाज वह पहली बार जेल गये थे वहां हुआ। वहां से डिसचार्ज हुए। २१ में १ गिरफ्तार हुआ और २० की सिविल डिसपेंसरी में देखभाल हुई। मेरे खयाल से हड्डी किसी की नहीं टूटी।

श्री हेमवतीनन्दन बहुगुणा (जिला इलाहाबाद)—

निलम्बित और गिरफ्तार सभी को काम पर ले लिया गया है या नहीं ? अगर नहीं, तो कितनों को नहीं लिया गया और क्यों ?

श्री चरणसिंह—

कुल संख्या लगभग १४,००० बैठती है जिनकी सर्विसेज टर्मिनेट हुईं और जो ससपेंड हुए। इनमें से केवल ४१ ऐसे हैं जो अभी तक लिये नहीं गये हैं। कारण मेरे पास नहीं है।

श्री शराफत हुसैन रिजवी (जिला मुरादाबाद)—

७७५५ की सर्विसेज टर्मिनेट करने का क्या कारण है ? क्या जिन कामों पर इन्हें लगाया गया था उसे समाप्त कर दिया है ?

श्री अध्यक्ष—

प्रश्न और उत्तर पढ़कर अपने आपही उत्तर आ जाता है।

श्री हेमवती नन्दन बहुगुणा—

४१ कर्मचारी कब से काम से बाहर हैं और बाकी कब काम पर आ गये थे ?

श्री चरणसिंह—

इतनी तफसील से तो मैं नहीं बता सकता हूं कि किस तारीख को वापस लिये गये। लेकिन जिन लोगों की सर्विस टर्मिनेट हुईं उनमें १९ अभी तक नहीं लिये जा सके हैं। ससपेंडेड में से २२ नहीं लिये जा सके हैं। हम तो उन्हें भी लेना चाहते हैं हत्तुलइमकान।

श्री अध्यक्ष—

(अनेक सदस्यों के खड़े होने पर) मेरे पास कल से आज पांच गुने सवाल हैं।

[१३ जुलाई, १९६७ के लिये निर्धारित तारांकित प्रश्न]

बीड्स ऐण्ड ग्लास कर्मचारी यूनियन, फीरोजाबाद की मांगें

*१—श्री रामदत्त (जिला नैनीताल)—

क्या श्रम मन्त्री की यह ज्ञात है कि बीड्स ऐन्ड ग्लास कर्मचारी यूनियन, फीरोजाबाद की ओर से दिनांक २८ फरवरी, १९६७ से कोई भूख हड़ताल उस यूनियन के पदाधिकारियों की ओर से हो रही है? यदि हां, तो उनकी मांगें क्या हैं?

उद्योग उपमंत्री (श्री हिम्मतसिंह)—

जी हां, २८-२-६७ से २१-३-६७ तक भूल हड़ताल हुई। उनकी शिकायत थी कि यूनियन के २१ सदस्यों को वैधानिक अधिकारों की मांग करने पर कार्य से प्रथक कर दिया गया व अवैधानिक रूप से भट्ठी बन्द कर दी गई। उनकी मांग थी कि उनका पत्र प्राप्त होने के तीन दिन के अन्दर उक्त श्रमिकों को कार्य पर वापस लिया जावे, उनको वैधानिक अधिकार दिये जावें और उनके बकाया वेतन का भुगतान किया जावे।

*२—श्री रामदत्त—

क्या श्रम मन्त्री उस यूनियन की मांगों को देखते हुये उनको पूरी करवाने की कृपा करेंगे?

श्री हिम्मतसिंह—

दिनांक २१-३-६७ को दोनों पक्षों में प्रादेशिक सहायक श्रमायुक्त, आगरा के समक्ष समझौता हो गया है जिसके अनुसार सेवायोजक सन् १९६५ व ६६ वर्षों के राष्ट्रीय त्यौहारों के वेतन का बकाया अर्जित वेतन का भुगतान कर देने पर राजी हो गये। इसके अतिरिक्त सेवायोजकों ने प्रति भूख हड़ताली को ३५ रु० सहायतार्थ देना स्वीकार किया। तत्पश्चात् भूख हड़ताल समाप्त हो गई और श्रम स्थिति शान्त हो गई।

इंचार्ज, थाना कौड़िया द्वारा कृषि कामदार की गिरफ्तारी

*३—श्री चन्द्रबली (जिला देवरिया)—

क्या सरकार बतायेगी कि गोन्डा जिला के ब्लाक कटराबाजार के किसी कृषि अमीन को २ अप्रैल, १९६७ को चोरी के मामले में कौड़िया थाना, जिला गोंडा के बड़े दरोगा ने गिरफ्तार कर अपनी कस्टडी में २४ घंटे से अधिक रखा और उसे बुरी तरह से मार-पीट कर चालान किया? यदि हां, तो दरोगा के खिलाफ क्या कार्यवाही करने जा रही है?

श्री चरणसिंह—

यह सत्य नहीं है कि २ अप्रैल, १९६७ को उक्त ब्लाक के किसी कृषि अमीन को थाना कौड़िया के बड़े दरोगा ने चोरी के मामले में गिरफ्तार कर के २४ घण्टे से अधिक कस्टडी में रखा और उसे बुरी तरह से मारपीट कर चालान किया।

चोरी के एक मामले में थाना कौड़िया के इंचार्ज ने उक्त ब्लाक के एक कृषि कामदार को दिनांक ५-४-६७ को लगभग ११ बजे सुबह गिरफ्तार किया जिसे दिनांक ६-४-६७ को सुबह ८ बजे थाने से जेल रवाना कर दिया गया। इस अभियुक्त को न तो २४ घण्टे से अधिक कस्डटी म रखा गया न मारा-पीटा गया।

श्री चन्द्रबली—

क्या मन्त्री जी बतावेंगे कि २ तारीख को गिरफ्तारी की सूचना उस ब्लाक के बी० डी० ओ० ने अपने उच्चाधिकारियों द्वारा आपको दी है?

श्री चरणसिंह—

मुझे कोई सूचना नहीं दी। उच्चाधिकारियों से मालूम करा लूंगा।

श्री चन्द्रबली—

क्या मन्त्री जी को मालूम है कि उस कामदार ने डाक्टरी मुआयना कराके इस्तगासा दायर किया है?

श्री चरणसिंह—

२९ अप्रैल को उसने इस्तगासा दायर किया है। उसमें इलजाम क्या लगाये हैं, यह नहीं मालूम है।

श्री जगदम्बाप्रसाद (जिला फैजाबाद)—

जब वह कामदार जेल में दाखिल हुआ तो जेल के मुआयने में उसके कितनी चोटें लगी लिखी हैं?

श्री चरणसिंह—

इसकी जानकारी नहीं है। लेकिन अगर दोनों माननीय मित्रों को इत्तला है कि उसे वाकई मारापीटा गया है तो मैं फिर इन्क्वायरी करा लूंगा।

श्री ऊदल (जिला वाराणसी)—

क्या मंत्री जी को मालूम है कि २, ३ या ४ अप्रैल के अन्तर्गत उसे चोटें लगीं और उनके बारे में उसने इस्तगासा किया है?

श्री चरणसिंह—

मेरी इत्तला तो यह है कि मारा नहीं गया। ४ को वह गिरफ्तार हुआ। इसलिये २ या ३ को मारने का सवाल पैदा नहीं होता है।

श्री ऊदल—

माननीय मुख्य मन्त्री जी ने बताया कि २९ अप्रैल को एक इस्तगासा दाखिल किया है। तो मैं जानना चाहता हूं कि क्या उस इस्तगासे में अपनी मांग का भी जिक्र किया है?

श्री अध्यक्ष—

माननीय मुख्य मन्त्री जी ने अपनी जानकारी बता दी है और बाकी इन्क्वायरी कराने के लिए आश्वासन दे दिया है। इसलिये यह प्रश्न नहीं उठता।

*४-५—श्री बृजमोहन दास अग्रवाल (जिला आजमगढ़)—

[२७ जुलाई, १९६७ के लिए स्थगित किये गये।]

विभागों का पुनर्गठन

*६—श्री नेकराम शर्मा, (जिला अलीगढ़), श्री हेमवती नन्दन बहुगुणा (जिला इलाहाबाद) तथा श्री नवल किशोर (जिला बरेली)—

क्या सरकार कृपया बतलायेगी कि प्रदेशीय सरकार कितने विभागों को समाप्त कर रही है और किन-किन विभागों को मिला रही है?

श्री चरणसिंह—

सरकार ने किसी विभाग को तोड़ने का निर्णय नहीं लिया है। फिलहाल विभागों को मिलाने का भी कोई प्रस्ताव शासन के विचाराधीन नहीं है।

*७—श्री नेकराम शर्मा, श्री हेमवती नन्दन बहुगुणा तथा श्री नवल किशोर—

क्या सरकार ब्लाकों को भी समाप्त करने जा रही है ? यदि हां, तो कब तक ?

श्री चरणसिंह—

ब्लाकों को समाप्त करने का कोई विचार नहीं है। उनके पुनर्गठन के फलस्वरूप ब्लाकों की वर्तमान संख्या में कमी होनी है, परन्तु उच्च न्यायालय में रिट होने के कारण पुनर्गठन का कार्यान्वयन स्थगित है ।

श्री नेकराम शर्मा—

प्रशासन में खर्चे की कमी हो, उसके लिये कुछ विभागों को एक दूसरे में शामिल करने के संबंध में जिस योजना का सदन में और बाहर समय समय पर जिक्र होता रहता है तो क्या माननीय मुख्य मंत्री जी उसे कार्यान्वित करने जा रहे हैं ? यदि हां, तो कब से ?

श्री चरणसिंह—

यह बात ठीक है । वह मेरा निजी विचार है । अभी सरकार के सामने कोई ऐसा प्रपोजल नहीं है ।

श्री नवल किशोर—

कई बार इस तरह की सूचनायें मिली हैं डिस्ट्रिक्ट इन्फारमेशन आफिसर्स और प्रोबेशन आफिसर्स की छटनी की जायगी । तो क्या माननीय मुख्य मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह सही है कि इन्फारमेशन डायरेक्टोरेट का पुनर्गठन हो रहा है और प्रोबेशन आफिसर्स का काम सोशल वैलफेयर को सौंपा जा रहा है ?

श्री चरणसिंह—

माननीय अध्यक्ष महोदय, जहां तक इन्फारमेशन आफिसर्स का जिलों में जो गठन है, उसके सिलसिले में जरूर फैसला है, लेकिन यह कि इंफारमेशन डिपार्टमेंट को किसी और विभाग में मिलाया जाय या उसको एबोलिश किया जाय, यह नहीं है । प्रोबेशन आफिसर्स के बारे में मैं अभी नहीं कह सकता कि निर्णय किस हद तक पहुंच गया है । हमने बहुत से विभागों के बारे में फैसले किये हैं और जो फैसले अभी तक सरकार कर चुकी है, उसके अनुसार ५ करोड़ ८१ लाख की बचत बाकी ४ साल में होगी । इसके अलावा २ करोड़ २९ लाख रुपये की और बचत हो जायगी अगर पहली गवर्नमेंट ने जो १९२ ब्लाक्स को बन्द करने की तजवीज की थी, उसको अमल में ले आया जाय ।

श्री हेमवती नन्दन बहुगुणा—

क्या माननीय मुख्य मंत्री जी बताने की कृपा करेंगे कि ब्लाकों के तोड़ने के संबंध में जो मामले विचाराधीन हैं, उनमें कुछ इस तरह की बातें हैं कि जिन्होंने रिट पिटीशन दाखिल किये हैं उनका कहना है कि कई ब्लाकों को नाजायज तरीके से तोड़ा जा रहा है और इसके विरुद्ध उन्होंने न्यायालय में अपने मामले पेश किये हैं । तो क्या सरकार ऐसे मामलों पर गौर करेगी जो लोग न्यायालय में गये हैं, उनको उसकी आवश्यकता न रहे और वे न्यायालय में न जायें ?

श्री चरण सिंह—

यह सामुदायिक विकास विभाग के अन्दर इस सिलसिले में विचार हो रहा है । लेकिन उन्होंने क्या फैसला किया मैं इस वक्त ठीक नहीं कह सकता ।

श्री गेंदा सिंह (जिला देवरिया)—

क्या माननीय मुख्य मंत्री इस बात पर विचार करेंगे कि जो नये थाने खोले जाने वाले हैं, या खोले गये हैं, उनको न खोला जाय और जो खुल गये हैं, उनको बन्द कर दिया जाय, लेकिन इन ब्लाकों को न तोड़ा जाय ?

श्री चरणसिंह---

अध्यक्ष महोदय, मेरी गुस्ताखी अगर माफ हो तो यह माननीय गेंदा सिंह जी का सुझाव है, ऐसा सरकार का कोई विचार नहीं है ।

श्री वीरेन्द्र वर्मा (जिला मुजफ्फरनगर)---

जो १९७ ब्लाकों के पुनर्गठन की तजवीज है क्या उनमें अभी अधिकांश काम कर रहे हैं और कुछ ही ऐसे हैं जिनका कार्य नहीं चल रहा है ?

श्री चरण सिंह---

इसके लिये नोटिस चाहिये ।

श्री हेमवती नन्दन बहुगुणा---

यह बार-बार कहा जा रहा है कि सूचना विभाग का पुनर्गठन होगा, तोड़ा नहीं जायगा, लेकिन क्या यह सही नहीं है कि जिला स्तर का सूचना अधिकारी और उनका सारा स्टाफ समाप्त हो जायगा तो जिला स्तर पर यह विभाग किसके द्वारा काम करेगा ?

श्री चरण सिंह---

जिला स्तर पर किस प्रकार सूचना विभाग का कार्य चलेगा इसकी अभी स्पष्ट रूप रेखा नहीं है । लेकिन कितने की वहां जरूरत है और किस मिसलेनियस एस० डी० ओ० के जरिये या पी० सी० एस० आफिसर्स के जरिये या और छोटे मोटे काम इस तरह के किये जा सकते हैं या नहीं किये जा सकते हैं इस पर विचार हो रहा है ।

श्री अश्वनी कुमार चतुर्वेदी 'राकेश' (जिला मिर्जापुर)---

क्या मुख्य मंत्री जी बतायेंगे कि जैसा उन्होंने बताया कि न तो कोई विभाग तोड़ा जा रहा है और न ही मिलाया जा रहा है, फिर आप महिला मंगल योजना को क्यों समाप्त कर रहे हैं और यह क्यों छटनी की जा रही है ?

श्री चरणसिंह---

अध्यक्ष महोदय, मैंने सिर्फ यही तो कहा है कि जो ब्लाक इस वक्त हैं वह तोड़े जा रहे हैं, १९७ को छोड़ कर, लेकिन यह मैंने कब अर्ज किया है कि उसमें कोई निकाला नहीं जायगा ? उसमें इकानामी की जा रही है और करोड़ों रुपये की बचत होगी । उसमें महिला मंगल योजना भी है ।

श्री नेकराम शर्मा---

माननीय मुख्य मंत्री ने बताया कि उनके निजी विचार थे । निजी विचार थे, जो सही विचार थे । अब उनको अवसर आ गया है तो सही विचारों को कार्यान्वित करें । तो मैं जानना चाहता हूं कि माननीय मुख्य मंत्री को क्या कठिनाई पड़ रही है सही विचारों को ऐक्शन में लाने में ?

श्री अध्यक्ष---

आप यह जानना चाहते हैं कि उन विचारों को कार्यान्वित करेंगे या नहीं करेंगे ?

श्री नेकराम शर्मा---

जी हां, क्या कठिनाई पड़ रही है कार्यान्वित करने में ?

श्री चरणसिंह---

विचार हो रहा है ।

श्री हेमवती नन्दन बहुगुणा--

क्या माननीय मुख्य मंत्री जो महिला मंगल योजना के संबंध में छटनी करने की व्यवस्था की गयी है उस पर फिर से विचार करने की कृपा करेंगे क्योंकि छटनी करने से ६ लाख रुपये की बचत होती है और ३,३७८ परसन्स की छटनी होती है जब कि जो उसी का दूसरा अंग है सुपरवाइजरी स्टाफ जिसमें मुश्किल से ३६१ व्यक्तियों का ऐम्प्लायमेंट होता है और ६ लाख रुपये उन पर भी खर्च होता है, तो इस अंग को छटनी कर उस अंग को बचाने की बाबत मुख्य मंत्री जी विचार करेंगे ?

श्री चरण सिंह--

मैं नहीं समझता । अगर कांसीक्वेंशियल कोई चीज है तो उसकी भी छटनी होगी ।

मेरठ से हरियाना को खाण्डसारी भेजने की शिकायत

*८--आचार्य दीपंकर (जिला मेरठ) (अनुपस्थित)--

क्या गृह मंत्री को ज्ञात है कि मेरठ के बड़ौत एवं बागपत पुलिस की जानकारी में खुले आम खांडसारी यमुनापार पंजाब में जा रही है ?

श्री चरण सिंह--

यह कहना ठीक नहीं है कि पुलिस की जानकारी में खांडसारी खुले आम यमुना पार हरियाना में जा रही है । इसके विपरीत पुलिस ने खांडसारी के हरियाना में जाने से रोकने के लिये ठोस कदम उठाये हैं और इस समय यह कहा जा सकता है कि खुले आम खांडसारी यमुना पार हरियाने में नहीं जा रही है ।

गन्ने का न्यूनतम मूल्य

*९--श्री सुरेन्द्र विक्रम (जिला शाहजहांपुर)--

क्या मुख्य मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि प्रदेश में गन्ने का उत्पादन गिर जाने से चीनी उद्योग को जो भयावह खतरा उत्पन्न हो गया है उसको रोकने के लिये सरकार तुरन्त क्या कार्यवाही कर रही है ?

श्री हिम्मतसिंह--

राज्य सरकार ने प्रदेश में चीनी उत्पादन बढ़ाने के हेतु केन्द्रीय सरकार से शिफारिश की है कि १९६७-६८ के लिये गन्ने का न्यूनतम मूल्य कम से कम ३.२५ रुपया प्रति मन निर्धारित किया जाए तथा गन्ने का मूल्य शीघ्रातिशीघ्र घोषित किया जाय जिस से प्रदेश की चीनी मिलों को उन इलाकों से जहां गुड़ और खांडसारी प्रतियोगिता सबसे अधिक है, पर्याप्त मात्रा में गन्ना सप्लाई हो सके । इसके अतिरिक्त १९६७-६८ सीजन में भी चीनी मिलों के सुरक्षित क्षेत्र में नये लाइसेंस पावर क्रशर के लिये नहीं दिये जायेंगे ।

श्री सुरेन्द्र विक्रम--

क्या माननीय मंत्री बतलायेंगे कि जब गन्ना बोया ही नहीं जायगा तो सप्लाई कैसे होगी और उसके लिये क्या विचार कर रहे हैं कि अधिक बोया जाय ?

श्री हिम्मतसिंह--

तुरन्त क्या कार्यवाही की जा रही है उसका जवाब दे दिया गया । गन्ना नहीं बोया जायगा तो सप्लाई कैसे होगी इसके लिये नोटिस की आवश्यकता होगी ।

श्री वीरेन्द्र वर्मा--

जो स्टेट गवर्नमेंट ने ३ रु० २५ पैसे फी मन की सिफारिश भारत सरकार को की है उस सिफारिश के करने के बाद क्या उद्योग मंत्री केन्द्रीय खाद्य मंत्री से इस सम्बन्ध में मिले हैं ?

श्री हिम्मत सिंह—

मंत्री जी मिले हैं इसकी जानकारी मुझे नहीं है। वह दिल्ली गये हैं तो बातचीत की होगी।

श्री गेंदा सिंह--

सवा ३ रुपये की सिफारिश बहुत पहले की गयी थी और पिछले सीजन में जहां खांडसारी बनाई गयी है वहां ४ तथा साढ़े ४ रुपये तक गन्ने की कीमत दी गयी है, तो क्या सरकार ने पुनः इस प्रश्न पर विचार किया कि सवा तीन रुपये से ज्यादा कीमत के लिये सिफारिश भारत सरकार को करे ?

श्री हिम्मतसिंह--

पहले तो इसकी कीमत २ रुपये १२ पैसे प्रति मन के हिसाब से थी। अब उसे बढ़ा कर ३ रुपये २५ पैसे की मांग की गयी है।

श्री फूल सिंह (जिला सहारनपुर)--

उसी गन्ने से बनने वाला गुड़ ढाई रुपये किलो बिकता है और उस गुड़ की खोयी ३ रुपये मन बिकती है ?

श्री हिम्मत सिंह--

हां, बाजार में गुड़ के भाव बहुत तेज हैं।

श्री फूल सिंह--

क्या इस दाम पर गन्ना मिल को मिल सकेगा ?

श्री हिम्मतसिंह--

जो पहले रेट था उससे यह अधिक है और आशा यही की जाती है कि पहले की बनिस्बत गन्ना मिल सकेगा।

श्री वीरेन्द्र वर्मा--

यह सिफारिश प्रदेशीय सरकार ने भारत सरकार को कब भेजी और अभी तक उसका कोई उत्तर आया या नहीं ?

श्री हिम्मत सिंह—

इसकी तारीख के लिये नोटिस की आवश्यकता होगी और उत्तर अभी प्राप्त नहीं हुआ है ऐसा मालूम पड़ता है।

श्री हेमवती नन्दन बहुगुणा--

गन्ने की सप्लाई चीनी मिलों को देखते हुए हैं जो दाम भारत सरकार को लिख कर भेजे गये हैं उनसे काश्तकारों में काफी बेचैनी है तो क्या सरकार गन्ना उत्पादकों और मिल मालिकों को छूट दे देगी कि आपस में मिल कर भाव तय कर लें ?

श्री हिम्मत सिंह--

यह सुझाव है। इस पर विचार किया जा सकता है।

श्री ऊदल—

क्या माननीय मंत्री को ज्ञात है कि यह जो ३ रुपये २५ पैसे की सिफारिश की गयी है उसे भारत सरकार मानने को तैयार नहीं है ?

(उत्तर के लिये मंत्री को नहीं पुकारा गया।)

श्री शराफत हुसैन रिजवी---

क्या माननीय मंत्री जी बतायेंगे कि उन्होंने जब सवा तीन रुपये मन की सिफारिश की थी तब चीनी का भाव १४२ रुपये क्विन्टल था और अब चीनी का भाव बढ़ा कर १६२ रुपये कर दिया गया है, तो क्या सवा तीन रुपये के रेट को रिवाइज करके ५ रुपये मन गन्ने की कीमत की सिफारिश करेंगे ?

श्री हिम्मतसिंह---

भारत सरकार के विचाराधीन रुपये ३.२५ ही है। उनका उत्तर आने के बाद पुनः विचार किया जा सकता है।

श्री गेंदा सिंह---

क्या माननीय मंत्री जी बताने की कृपा करेंगे कि सवा तीन रुपये मन गन्ने की कीमत सिफारिश करने से पहले सरकार ने शुगरकेन बोर्ड, जिससे प्रति वर्ष सलाह लेकर भारत सरकार को कीमत की सिफारिश की जाती है, से क्यों नहीं सलाह ली ?

श्री हिम्मत सिंह---

क्यों सलाह नहीं ली गयी इसके लिये नोटिस की आवश्यकता है।

श्री हेमवती नन्दन बहुगुणा---

माननीय मंत्री के नाम में चूंकि उत्तर आता है और ऐसे बुनियादी सवाल यहां पूछे जाते हैं। उपमंत्री लोग बेचारे आते हैं, उनको पता होता नहीं है। तो मैं यह कहता हूं कि आप मंत्रियों को आदेश करें कि अपने उप मंत्रियों को अच्छी तरह से समझा दिया करें ताकि सदन का समय खराब न हुआ करे।

श्री अध्यक्ष---

माननीय बहुगुणा जी, आप तो स्वयं अनुभवी हैं। अब इतना ज्यादा कौन ऐन्टीसिपेट कर सकता है....

श्री हेमवती नन्दन बहुगुणा---

यह तो बुनियादी सवाल है। आप खुद उस बोर्ड के मेम्बर रहे हैं और आप जानते हैं कि बिना उस बोर्ड की सलाह लिये कभी दाम की सिफारिश नहीं की गयी।

श्री उग्रसेन (जिला देवरिया)---

क्या माननीय मंत्री जी को इस बात की सूचना है कि जो उत्तर प्रदेश, बिहार गन्ना बोर्ड बना हुआ है उसमें हमारे बाबू गेंदा सिंह खुद गये हैं और प्रदेश की सरकार ने ढाई रुपये मन गन्ने का भाव तय किया था लेकिन उस बोर्ड ने २ रुपये मन कर दिया जिसमें माननीय गेंदासिंह ने भाग लिया था ?

श्री हिम्मत सिंह---

मैं बैठा जरूर उनके साथ में हूं लेकिन इतनी याददाश्त नहीं रह गयी है कि २ रुपये मन गेंदा सिंह जी ने कराया।

श्री वीरेन्द्र वर्मा---

जो भयावह स्थिति गन्ने का उत्पादन गिरने की है तो क्या माननीय मंत्री जी को जानकारी है कि १५ फी सदी से अधिक इस वर्ष गन्ने का रकबा घटा है और १५ फीसदी पिछले वर्ष घटी थी। यह इतना बड़ा रकबा इस वजह से घटा है कि गन्ने की कीमत अलाभकर रही है और केन्द्रीय सरकार की भी कोई सिफारिश नहीं आयी है ऐसी स्थिति में जो सिफारिश उत्तर

प्रदेश सरकार ने केन्द्रीय सरकार को की थी उसको शीघ्रातिशीघ्र कार्यान्वित कराने की कोशिश करेगी ?

श्री हिम्मतसिंह—

जो माननीय सदस्य ने कहा है कि गन्ने की कीमत अलाभकर रही है तो वह कारण तो है ही लेकिन और दूसरी चीजे भी हैं। किसान जो अनाज पैदा करता है उनकी कीमतें भी बढ़ गयी हैं जिसके कारण भी गन्ने की पैदावार कम हो गयी है।

श्री अध्यक्ष—

प्रश्न का दूसरा हिस्सा रह गया।

श्री हिम्मत सिंह—

कोशिश करेंगे केन्द्र से।

*१०—श्री हेमवतीनन्दन बहुगुणा—

[२७ जुलाई, १९६७ के लिये स्थगित किया गया।]

मेसर्स रस्तोगी पेपर हाउस, अमीनाबाद, लखनऊ के बिक्री-कर कागजात की चोरी

*११—श्री मुहम्मद रफी खां (जिला शाहजहांपुर)—

क्या सरकार यह बताने की कृपा करेगी कि मेसर्स रस्तोगी स्टेशनरी मार्ट, लखनऊ के सेल्स-टैक्स की चोरी के कागजात सेल्स-टैक्स डिपार्टमेंन्ट के एस० आई० बी० सेक्शन ने १९६६ में पकड़े थे ? यदि हां, तो उनपर कितना जुर्माना किया गया ? कितना टैक्स लगाया गया ?

वित्त मंत्री (श्री रामस्वरूप वर्मा)—

मेसर्स रस्तोगी पेपर हाउस, अमीनाबाद, लखनऊ के सेल्स टैक्स की चोरी के कागजात बिक्री-कर अधिकारी (विशेष जांच विभाग) द्वारा ३०-७-१९६६ को पकड़े गये थे। व्यापारी पर सेल्स टैक्स की चोरी के अपराध में कोई जुर्माना अभी नहीं लगाया गया है, क्योंकि उस पर वर्ष १९६६-६७ का कर-निर्धारण नहीं हुआ है। वार्षिक कर निर्धारण के पश्चात् ही जुर्माने की धनराशि का निर्णय होगा। व्यापारी पर ३०-६-१९६६ को समाप्त होने वाले प्रथम तिमाही के लिये ३,२०० रु० कर लगाया गया जबकि व्यापारी ने उक्त तिमाही के लिये कर निर्धारण का जो नक्शा विलम्ब से दाखिल किया था उसमें केवल ४७० रुपये की कर देयता स्वीकार की है।

*१२—श्री मुहम्मद रफी खां—

क्या यह सही है कि एस० आई० बी० द्वारा पकड़ा गया और चोरी का खाता गायब हो गया है ? यदि हां, तो इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की गई तथा इसका कौन जिम्मेदार है ?

श्री रामस्वरूप वर्मा—

मेसर्स रस्तोगी पेपर हाउस के बही-खाते जो बिक्री-कर अधिकारी द्वारा ३०-७-१९६६ को पकड़े गये थे वे २१/२२ अगस्त, १९६६ की रात में बिक्री-कर कार्यालय से चोरी हो गये। इस चोरी की रिपोर्ट पुलिस को दिनांक २२-८-६६ को ही कर दी गई थी और मामले की जांच हो रही है। मामले में बिक्री-कर कार्यालय के दो चौकीदारों पर विशेष सन्देह होने के कारण उन्हें निलम्बित कर दिया गया है और उन पर विभागीय अनुशासन की कार्यवाही की

जा रही है। जांच पूरी हो जाने पर ही इस मामले में आगे की कार्यवाही की रूपरेखा निश्चित की जायगी।

श्री राधेश्याम कपूर (जिला लखनऊ)—

क्या माननीय मंत्री जी बताने की कृपा करेंगे कि प्रश्न मेसर्स रस्तोगी स्टेशनरी मार्ट, लखनऊ के सेल्स टैक्स की चोरी के कागजात के संबंध में है और माननीय मंत्री जी उत्तर मेसर्स रस्तोगी पेपर हाउस के संबंध में दे रहे हैं, तो क्या मंत्री जी बतायेंगे कि इसमें कौन-सा सही है ?

श्री रामस्वरूप वर्मा—

श्रीमन्, बात यह है कि मेसर्स रस्तोगी स्टेशनरी मार्ट के यहां कागजात की कोई चोरी नहीं हुई।

श्री अध्यक्ष—

फिर तो आपका उत्तर यह होना चाहिये था कि 'मेसर्स रस्तोगी स्टेशनरी मार्ट के यहां कोई चोरी नहीं हुई' या 'जी नहीं'। दोनों ही उत्तर काफी हो सकते थे। अगर आप निश्चित हों कि प्रश्नकर्त्ता ने जो प्रश्न पूछा है उसी से रस्तोगी पेपर हाउस से संबंध है तब तो ठीक है अन्यथा दूसरी स्थिति होगी।

श्री रामस्वरूप वर्मा—

श्रीमन्, बात यह है कि मेसर्स रस्तोगी पेपर हाउस के यहां से हमने सेल्स टैक्स के संबंध में कागजात लिये थे। लेकिन प्रश्नकर्त्ता ने सवाल मेसर्स रस्तोगी स्टेशनरी मार्ट के संबंध में पूछा था इसलिये यह समझ कर कि प्रश्नकर्त्ता का मतलब यह है कि जहां से सेल्स टैक्स आफिसर कागजात ले आये हैं, इसलिये हमने यह समझा।

श्री अध्यक्ष—

मैं देखता हूं कि आपसे प्रकाश नहीं मिलता है। इसलिये क्या माननीय सदस्य (प्रश्नकर्त्ता) बतायेंगे कि जवाब में जो मेसर्स रस्तोगी पेपर हाउस लिखा है वह और मेसर्स रस्तोगी स्टेशनरी मार्ट, दोनों एक ही हैं ?

श्री मुहम्मद रफी खां—

जी हां, दोनों एक ही चीज है।

श्री हेमवती नन्दन बहुगुणा—

क्या मंत्री जी बतायेंगे कि जो दो चपरासी निलम्बित किये गये हैं अगस्त के महीने में जब से विचार चल रहा है तो इतनी देरी क्यों हो रही है ? किसके कसूर से यह कागजात बाहर निकले ?

श्री रामस्वरूप वर्मा—

श्रीमन्, विलम्ब जरूर हुआ है। पहले तो दोषी ठहराने के लिये जांच की गई और अब उनके खिलाफ कार्यवाही हो सकती है। लेकिन अब उन्होंने साक्ष्य के लिये कहा है कि हम आना चाहते हैं। कमिश्नर ने इसकी इजाजत दे दी है। इसलिये देरी हुई है।

श्री गोंदासिंह—

क्या सरकार ने कोई इस तरह का आदेश दे रखा है कि ऐसे मामलों में इतने दिन के भीतर उसकी जांच और उसका फैसला हो जाना चाहिए ?

श्री रामस्वरूप वर्मा—

ऐसा कोई आदेश नहीं है, इसके लिए सूचना की आवश्यकता है।

श्री उग्रसेन—

मेरा सवाल यह है कि क्या माननीय मंत्री जी बतायेंगे कि पेपर मार्ट में चोरी नहीं हुई ऐसा जवाब से मालूम होता है। चोरी हुई पेपर हाउस में और माननीय सदस्य कहते हैं कि जो पेपर मार्ट है वही पेपर हाउस है, इसको.....

श्री राधेश्याम कपूर—

यह स्टेशनरी मार्ट है पेपर मार्ट नहीं है।

श्री उग्रसेन—

मेरा मतलब स्टेशनरी हाउस और पेपर मार्ट से है।

श्री अध्यक्ष—

वित्त मंत्री जी आप चाहें तो स्पष्ट कर दें।

श्री रामस्वरूप वर्मा—

श्रीमन्, चोरी हुई है बिक्री कर कार्यालय में जहां पर कागजात लेकर रखे गये थे। जिन बूकान से संबंधित वह कागजात थे प्रश्नकर्त्ता ने उसका गलत वर्णन लिखा था। जिसके कागजात पकड़े गये वह था पेपर हाउस।

श्री वीरेन्द्र वर्मा—

माननीय वित्त मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि जो दफ्तर से यह खाते की चोरी हुई है जिस दिन दफ्तर में पेश किए गए थे उसके कितने दिनों के बाद चोरी हुई और जिस संबंधित क्लर्क के पास खाता था उस क्लर्क से भी कोई पूछताछ पुलिस ने की है ?

श्री रामस्वरूप वर्मा—

मान्यवर, यह ३० जुलाई, १९६६ को कागजात लिखे गये थे और चोरी हुई है २१/२२ अगस्त को, २२ दिन के बाद चोरी हुई। इसमें जो जांच की गयी उससे पता चला कि चोर दरवाजा काट करके घुस गये और अलमारी से निकाल ले गये।

श्री अध्यक्ष—

दूसरा प्रश्न यह था कि संबंधित क्लर्क जो था उसके खिलाफ कोई कार्यवाही की गयी या नहीं।

श्री रामस्वरूप वर्मा—

उसके खिलाफ कोई कार्यवाही नहीं की गई।

श्री हेमवतीनन्दन बहुगुणा—

क्या वित्त मंत्री बतायेंगे कि इस तरह के कागजों को मामूली अलमारी में नहीं गादरेज की अलमारी में रखने की व्यवस्था है और उसकी चाभी बिक्रीकर अधिकारी के पास होनी चाहिए ? क्या माननीय मंत्री ने इस बात की भी जांच की कि बिक्रीकर अधिकारी ने ये कागजात गाडरेज की अलमारी में क्यों नहीं रखे या उनकी जिम्मेदारी इसमें आयद क्यों नहीं की गयी ?

श्री रामस्वरूप वर्मा—

इस सम्बन्ध में जांच की गई है और काफी दिनों से जांच चल रही है। दोनों चौकीदारों को दोषी पाया गया इसी लिये उन्हीं के खिलाफ कार्यवाही की जा रही है।

मंत्रियों का जौनपुर का दौरा

*१३—श्री हेमवती नन्दन बहुगुणा तथा श्री मदन मोहन मिश्र (जिला रायबरेली)—

क्या मुख्य मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि ४ अप्रैल, १९६७ से १७ अप्रैल, १९६७ के बीच किन-किन मंत्रियों ने जौनपुर का दौरा किया ?

श्री चरण सिंह—

४ अप्रैल से १७ अप्रैल, १९६७ के बीच केवल श्री टम्बरेश्वर प्रसाद, सिंचाई तथा विद्युत मंत्री जौनपुर सरकारी दौरे पर गये थे।

श्री हेमवती नन्दन बहुगुणा—

क्या माननीय मुख्य मंत्री को ज्ञात है कि इसी अवधि में गंगाभक्तसिंह जी वहां पर दौरे पर गये थे ?

श्री चरण सिंह --

जी हां, मुझे यह मालूम है गंगाभक्त सिंह जी और दो और मिनिस्टर वहां गये थे जौनपुर, लेकिन सरकारी दौरे पर नहीं गये थे, प्राइवेट दौरे पर गये थे।

श्री नवल किशोर --

क्या माननीय मुख्य मंत्री कृपया बतायेंगे कि इसी दौरान में डिप्टी चीफ मिनिस्टर, रामप्रकाश जौनपुर तशरीफ ले गये थे और उन्होंने सरकारी गाड़ी का इस्तेमाल किया था ?

श्री अध्यक्ष--

अब माननीय मुख्य मंत्री जी चाहें तो जवाब दे दें। पहले प्रश्न का तो वह उत्तर कह चुके हैं कि एक मंत्री गये और जो दूसरे मंत्री गये वह सरकारी दौरे पर नहीं गये।

श्री चरणसिंह--

मुझको यह ज्ञात नहीं है कि उन्होंने सरकारी गाड़ी का इस्तेमाल किया, यदि किया है तो वे नियमानुसार उसका किराया देंगे।

श्री हेमवती नन्दन बहुगुणा--

क्या मुख्य मंत्री जी को ज्ञात है कि जितने भी उप मुख्य मंत्री और मंत्री गण वहां गये, रामप्रकाश गुप्त, उप मुख्य मंत्री, गंगाभक्त सिंह, प्रभुनारायण सिंह और मानसिंह वर्मा तत्कालीन परिवहन मंत्री उन सबके साथ उनके चपरासी, शैडो और स्टेनोग्राफर्स भी गये ? और वहां जिस सरकारी डाक बंगले में वह ठहरे, जिसकी एंट्री वहां पर है उसका इन लोगों ने कोई किराया नहीं दिया ? यदि यह प्राइवेट विजिट थी तो डाक बंगले का किराया क्यों नहीं दिया गया और पर्सनल स्टाफ ने किस नियम के अन्तर्गत टी० ए० और डी० ए० वसूल किया ?

श्री चरणसिंह--

अध्यक्ष महोदय, मुझे ताज्जुब है कि यह बहुगुणा जी की तरफ से प्रश्न हो रहा है। क्योंकि मिनिस्टर्स के साथ उनका स्टाफ नियमानुसार उनके प्राइवेट विजिट में भी साथ जा सकता है और जाता रहा है।

श्री हेमवती नन्दन बहुगुणा --

क्या यह सही है कि ये सब मंत्रीगण इंसपेक्शन हाउस, जौनपुर में ठहरे और उसका किराया जो देय था इन्होंने नहीं दिया और इसकी किताबों में इंट्री भी नहीं है कि यह उनकी प्राइवेट विजिट है ?

श्री चरण सिंह--

यह मुझको नहीं मालूम है कि उनकी वहां पर प्राइवेट विजिट इंटर है या नहीं। लेकिन उन्होंने मुझे यह इत्तिला दी है कि वे वहां पर प्राइवेट विजिट पर गये थे। यदि किराया नहीं दिया है तो ये लोग भी देंगे। जो आपने कहा कि पर्सनल स्टाफ क्यों गया, तो आप भी ले जाते रहे हैं।

श्री नवल किशोर--

क्या माननीय गंगा भक्त सिंह जी ने एस० पी० से इस बात के लिये कहा था कि उनके दौरे के लिये पुलिस वान दी जाय और उसमें इतने सिपाही होने चाहिये। इसके बावजूद भी एस० पी० ने उनसे कहा था कि यह आपकी प्राइवेट बिजिट है और उसके लिये यह बात नहीं होनी चाहिये। लेकिन उनको मजबूर किया गया और उनको पुलिस वैन दी गयी ?

श्री चरणसिंह--

जी नहीं। मुझे यह नहीं मालूम कि उन्होंने एस० पी० से क्या कहा और एस० पी० ने उनको क्या जवाब दिया और मुझे मालूम भी कैसे हो सकता है। यह बात तो मुझे आप अभी बता रहे हैं।

श्री नेकराम शर्मा--

माननीय मुख्य मंत्री जी ने बताया कि पहले मंत्री लोग जाते रहे हैं लिहाजा वह भी जाते रहेंगे। तो क्या मुख्य मंत्री जी पहले के और आज के सभी मंत्रियों के साथ कितना स्टाफ जाता है इसका पूरा विवरण सदन के मेज पर रखने की कृपा करेंगे?

श्री चरण सिंह--

मैं इतना ही जवाब देना चाहता हूं कि आगे के मंत्री क्या करते रहेंगे क्या नहीं करते रहेंगे यह मैं नहीं जानता। लेकिन मैं यह कहता हूं कि पहले भी ऐसा नियम था। वह मंत्री लोगों की बात १३ या १४ अप्रैल की है उन्होंने ६ तारीख को शपथ ली केवल ७ दिन हुये थे। अगर यह सरकार चाहती भी कि संशोधन हो जो-जो नियम चल रहे थे उस वक्त तक तो संशोधित भी नहीं हो सकते थे। लिहाजा शिकायत कैसी। दूसरी बात यह भी है कि जो उस नियम का लाभ उठाते रहे हैं उनको तो उलाहना देने का कोई हक भी हासिल नहीं है।

श्री हेमवती नन्दन बहुगुणा--

आन ए प्वाइंट आफ परसनल एक्सप्लेनेशन।

श्री अध्यक्ष--

यह प्रश्न जब समाप्त हो जाय तब आप चाहें तो दीजियेगा।

*१४-१५--श्री राम नरेश शुक्ल (जिला प्रतापगढ़) तथा श्री हेमवती नन्दन बहुगुणा--

[प्रश्नकर्ता से स्पष्टीकरण के अभाव में हटा दिये गये।]

हरदोई जिले में डिप्टी एस० पी०

*१६--श्री अंगने लाल (जिला हरदोई)--

क्या मुख्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि हरदोई जिले में कितने ऐसे डिप्टी एस० पी० हैं जिनको ३ साल हो गये हैं लेकिन उनका अभी तक तबादला नहीं हुआ है? और इस अवधि में हुआ भी तो रुक गया?

श्री चरण सिंह--

कोई नहीं।

*१७--श्री अंगने लाल--

[प्रश्नकर्त्ता द्वारा वापस ले लिया गया।]

मुस्तफाबाद थाने में श्री सुब्बासिंह की गुमशुदगी

*१८--श्री दलबहादुर सिंह (जिला रायबरेली)--

क्या सरकार को यह सूचना मिली है कि थाना मुस्तफाबाद के अन्तर्गत पट्टी रहस कैथवल ग्राम के निवासी श्री सुब्बा सिंह का कत्ल २२/२३ फरवरी, १९६७ को हुआ और लाश भी गायब कर दी गई है? क्या सरकार इस संबंध में की गई कार्यवाही को सदन की मेज पर रखने की कृपा करेगी?

श्री चरण सिंह—

थाना मुस्तफाबाद के अन्तर्गत पट्टी रहस केथवल ग्राम के निवासी श्री सुब्बा सिंह का दिनांक २२,२३ फरवरी, ६७ को कत्ल होने और लाश गायब कर दिये जाने की कोई सूचना नहीं मिली है।

श्री सुब्बा सिंह के पिता ने दिनांक २६-२-६७ को एक रिपोर्ट थाना मुस्तफाबाद, जिला रायबरेली में अपने लड़के श्री सुब्बा सिंह उम्र २६ साल की दिनांक २२-२-६७ से गुम शुदगी के बारे में अंकित कराई थी जिसके बारे में कार्यवाही जारी है। इस संबंध में की गई कार्यवाही का विवरण संलग्न है।

(देखिए नत्थी 'क' आगे पृष्ठ ८७८ पर)

श्री दल बहादुर सिंह—

श्रीमन्, एक तरफ तो यह कहा जा रहा है कि सूचना नहीं है और दूसरी तरफ उसके पिता ने जो रिपोर्ट लिखाई है उसमें माना गया है कि उसका कत्ल हुआ है। तो क्या यह सही है कि उसका कत्ल हुआ और उसकी लाश गायब कर दी गयी?

श्री चरण सिंह—

पिता ने उसके यह रिपोर्ट लिखाई है कि उसका लड़का दिनांक २२ फरवरी, १९६७, बुधवार की शाम को लगभग ७ बजे घर से निकल कर दक्षिण की ओर गया और भगौती से उसकी कुछ मारपीट हुई लेकिन कत्ल नहीं किया गया। कत्ल की बात तो उसके पिता खुद नहीं कहते।

श्री जगदम्बा प्रसाद (जिला फैजाबाद)—

मुख्य मंत्री जी ने कहा कि थोड़ी मारपीट हुई और उसकी रिपोर्ट हुई। हो सकता है कि वह साहब जिन्होंने मारा हो वह गायब हों। तो पुलिस में जो रिपोर्ट हुई उस संबंध में क्या कार्यवाही हुई।

श्री चरणसिंह—

दरअस्ल यह नवजवान गलत रास्ते पर पड़ गया। यह बाजार से कुछ सामान खरीदने गया और उस खरीदी हुई चीज को, एक आदमी मिला उसको दे दिया कि उसके घर दे देना। फिर दूसरा आदमी उसको मिला और उसके साथ अपने गांव गया। उसके गांव के बाहर ही यह आदमी मिल गया जिससे थोड़ी सी मारपीट हो गयी बल्कि उसने लाठी मारी। वह भाग कर अपने गांव में आ गया। इसके बाद यह लड़का भी वहां आया तो कुछ लोगों को यह मिला और कुछ ने इसको देखा। इसके बाद किसी को नहीं मालूम। उस पर एक केस ३०७ का भी चल रहा था जिसमें वह जमानत पर छूटा हुआ था। मुमकिन है उस केस से बचने के लिये फरार हो गया हो या मुमकिन है चूंकि उसका चालचलन खराब था तो उसका कत्ल हो गया हो लेकिन यह वह नहीं कहते हैं कि किसने उसका कत्ल किया। केस की जांच अभी चल रही है।

अस्थायी डी० एस० पी०

*१९—श्री हरीशकुमार गंगवार (जिला बरेली)—

क्या सरकार कृपया यह बतायेगी कि प्रदेश में कितने पुलिस इन्स्पेक्टर डी० एस० पी० के पद पर दस वर्ष के ऊपर से कार्य कर रहे हैं और उनको अब तक स्थायी न करने के क्या कारण हैं?

श्री चरणसिंह—

४५।

उनको अभी तक स्थायी न करने का कारण यह है कि ये सभी ४५ इंसपेक्ट्रान पिछले सेलेक्शन्स में कमेटी द्वारा स्थायीकरण के योग्य नहीं पाये गये।

श्री हरीश कुमार गंगवार—

क्या माननीय मुख्य मंत्री जी बतलाने की कृपा करेंगे कि पिछली सेलेक्शन कमेटी कब हुई थी और यह ४५ डी० एस० पी० उसके सामने भेजे गये थे ?

श्री चरणसिंह—

पिछली सेलेक्शन कमेटी गलिबन १९६२-६३ में हुई थी लेकिन मैं यह ठीक तौर पर नहीं कह सकता कि उसके सामने गये थे या नहीं ।

श्री हरीश कुमार गंगवार—

क्या माननीय मुख्य मंत्री जी बतायेंगे कि यदि उनको अयोग्य समझा गया तो अभी तक उनसे इस पद का कार्य क्यों लिया जा रहा है ?

श्री चरणसिंह—

अयोग्य कंफरमेशन के लिये समझा गया । फिर दूसरी सेलेक्शन कमेटी होने वाली है उसके सामने उनका नाम फिर आयेगा ।

सतर्कता अधिष्ठान के विचाराधीन मामले

*२०—श्री उग्रसेन, श्री ऊदल, श्री प्यारे लाल, श्री मधुकर दिधे (जिला गोरखपुर) तथा श्री अश्वनी कुमार (जिला गोरखपुर)—

क्या मुख्य मन्त्री तारीख २८ जुलाई, १९६६ के तारांकित प्रश्न २९ के उत्तर के सन्दर्भ में बताने की कृपा करेंगे कि १२ जून, सन् १९६६ तक सतर्कता आयोग के समक्ष कितने मामले विचाराधीन थे और उसके बाद ३१ मार्च, सन् १९६७ तक कितने मामले आये ? और कब से किनके-किनके खिलाफ है और क्या कार्यवाही की गयी ?

श्री चरणसिंह—

जून १२, १९६६ तक सतर्कता अधिष्ठान के पास १२१ मामले और प्रशासनिक न्यायाधिकरण के पास १२ मामले विचाराधीन थे । इसके बाद ३१ मार्च, १९६७ तक उनके पास क्रमशः ६९ और १२ मामले भेजे गये। सतर्कता अधिष्ठान ने ४६ मामलों में अंतिम प्रतिवेदन प्रस्तुत किया जिनमें से ३७ मामले उनके पास १२-६-६६ तक भेजे गये मामलों में से हैं तथा शेष ९ मामले उनके पास ३१-३-६७ तक भेजे गये मामलों में से हैं ।

प्रशासनिक न्यायाधिकरण ने ८ मामलों में अपनी सिफारिश प्रस्तुत की जिनमें से ७ मामले उनके पास १२-६-६६ तक भेजे गये मामलों में से हैं तथा शेष एक मामला ३१-३-६७ तक न्यायाधिकरण को भेजे गये मामलों में से है। इन मामलों में जो कार्यवाही की गई वह इस प्रकार है:—

सतर्कता अधिष्ठान—

वैभागिक कार्यवाही की गई	..	३४
प्रशासनिक न्यायाधिकरण को जांच हेतु भेजे गये	..	११
अदालत में भेज दिया गया	..	१
कुल मामले	..	४६

प्रशासनिक न्यायाधिकरण			
मुक्त किये गये	..	..	२
वैभागिक कार्यवाही की गई	..	..	६
शासन द्वारा वापस लिया गया	..	..	१
		कुल मामले ..	९

इस से अधिक कहना जनहित में न होगा ।

श्री उग्रसेन—

क्या माननीय मुख्य मंत्री जी बताने की कृपा करेंगे कि यह २०० केस जो सतर्कता आयोग के समक्ष हैं और २४ न्यायाधिकरण के समक्ष हैं इनमें कितने अफसर सिंचाई, पुलिस और परिवहन विभागों के हैं और उसमें कितने अफसरों के ऊपर कार्यवाही करने के लिये मामले भेजे गये हैं ?

श्री चरणसिंह—

मैंने अर्ज किया कि इस से अधिक कहना मुनासिब न होगा और अगर वह मुनासिब भी हो तो किस किस विभाग के कितने आदमियों के केस भेजे गये इसके लिये सूचना की आवश्यकता होगी ।

श्री अश्वनी कुमार—

क्या माननीय मुख्य मंत्री जी बतलायेंगे कि जो न्यायाधिकरण के समक्ष मामले थे उन में से एक मामला जो शासन ने वापस ले लिया उस को वापस लेने का क्या कारण है और वह मामला किसके विरुद्ध था ?

श्री चरणसिंह—

इस के लिये नोटिस की आवश्यकता होगी कि क्यों वापस ले लिया और किस का मामला था यह बात भी बताना मुनासिब न होगा ।

श्री वीरेन्द्र वर्मा—

क्या माननीय मंत्री जी बतलाने की कृपा करेंगे कि जून, १९६६ तक १२१ मामलों का उन्होंने जिक्र किया है कि जो भेजे गये । उन में से कितने मामलों की जांच हुई और कितने सही पाये गये ?

श्री चरणसिंह—

३१ मार्च, १९६७ तक कुल १९० केसेज उनको भेजे गये । जून, १९६६ तक १२१ भेजे गये थे । कुल उन्होंने ४६ में फाइनल रिपोर्ट दी है, १९० मामलों में से जिन में ३७ पुराने थे और ९ जून, १९६६ के बाद वाले थे ।

श्री उग्रसेन—

सतर्कता अधिष्ठान की सूची में लिखा गया है कि वैभागिक कार्यवाही की गयी ३४ के विरुद्ध । तो मैं जानना चाहता हूं कि इन में से कितनों की चरित्र पुस्तिका में अंकन किया गया, कितने निकाले गये और कितने अपने पद से नीचे किये गये ?

श्री चरणसिंह—

इसके लिये नोटिस की आवश्यकता होगी ।

श्री नवल किशोर—

माननीय मंत्री जी ने बताया कि १९० केसेज गये थे जिन में से ४६ पर सतर्कता अधिष्ठान ने फैसला दे दिया। जो १४४ बचे हैं उन के लिये जल्दी करने के विषय में क्या मुख्य मंत्री जी ने कोई लिखा पढ़ी की है क्योंकि उसमें बहुत से केसेज बहुत पुराने हैं ? क्या मुख्य मंत्री जी सतर्कता अधिष्ठान को इस तरह की बात लिखेंगे कि इन केसेज को जल्दी निपटा दिया जाय ?

श्री चरणसिंह—

अध्यक्ष महोदय, जो ४६ केसेज हैं इनमें से बहुतों की रिपोर्ट उन्होंने दो साल, एक साल और ६ महीने पहले ही दे दी थी। इनमें से बहुतों पर कार्यवाही कर के उनका मामला एडमिनिस्ट्रेटिव ट्रिब्यूनल को भेज दिया गया है। बाकी केसेज उनके पास हैं अथवा ३१ मार्च के बाद भेजे गये हैं उनके लिये वह जल्दी कर रहे हैं। उसके लिये राइटिंग में तो कुछ नहीं भेजा गया है लेकिन उनसे मुलाकात होती रहती है, मैंने कहा है और जितना स्टाफ उन्होंने मांगा था वह भी उनको हमने दे दिया है।

श्री फूलसिंह—

क्या माननीय मुख्य मंत्री जी बतायेंगे कि सतर्कता आयोग में केस भेजने के पहले क्या यह देख लिया गया है कि प्राग्दर्शन में उसमें कुछ ग्राउन्ड्स हैं या नहीं ?

श्री चरणसिंह—

जिनको गवर्नमेंट समझती है कि उस लायक हैं वही केसेज भेजे जाते हैं। जिन केसेज को देखने से मालुम होता है कि फ्राइवोलस होंगे या गंभीर नहीं हैं उन के लिये विजिलेंस कमीशन को तकलीफ नहीं दी जाती। लेकिन बहुत से मामलों में सरकार सीक्रेट रिपोर्ट उनसे मंगा लेती है और उस के बाद ओपेन इन्क्वायरी करायी जाती है।

श्री वीरेन्द्र वर्मा—

क्या माननीय मुख्य मंत्री जी बतायेंगे कि उनकी अनुपस्थिति में मेरे प्रश्न के उत्तर में ६ तारीख को माननीय सैटिन साहब ने यह उत्तर दिया था कि ७३ मामले सिद्ध हो चुके हैं सतर्कता आयोग में और आज मुख्य मंत्री जी ने बताया है कि कुल ४६ की उन्होंने रिपोर्ट दी है। तो इस में कौन बात सही है ?

श्री चरणसिंह—

सही तो दोनों होंगे, लेकिन मैं देख लूंगा कि गलती कहां रह गयी।

श्री फूलसिंह—

क्या माननीय मुख्य मंत्री जी बतलाने की कृपा करेंगे कि जिन लोगों के केसेज सतर्कता आयोग में भेजे जाते हैं उन को उस दौरान में प्रमोशन वगैरह भी दिया जाता है या नहीं ?

श्री चरणसिंह—

कोई नियम तो नहीं है, लेकिन एक पहलू इस मामले का यह है कि ऐसे लोग जिनके केसेज वहां गये हैं या सी० आई० डी० के पास हैं और कोई प्रोसीडिंग्स हो रही है तो अफसरों की तरफ से दलील दी जा सकती है कि हमारे प्रमोशन का नम्बर आ रहा है, हमारा कर दीजिये। यह तो अन्डरट्रायल के तौर पर है, हम गिल्टी करार नहीं दिये गये हैं, जब दिये जांय तो बेशक हमको रिवर्ट कर दीजिये। तो यह कोई नया फैसला नहीं दिया है और न नया विचार किया है। यह तो पहले से ही हो रहा है। जिसकी जैसी स्थिति हो, वैसा किया जायगा, लेकिन यह एक पहलू है।

बिक्री-कर कार्यालय लखनऊ, तथा सीतापुर में धनराशि वापसी के मामले

*२१--श्री राधेश्याम कपूर तथा श्री विपिनबिहारी तिवारी, (जिला सीतापुर)--

क्या वित्त मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि बिक्री-कर कार्यालय, लखनऊ तथा सीतापुर में कितने मामले धनराशि वापस (रिफन्ड) करने के दिनांक ३१ मई, १९६७ तक पड़े हुये हैं और यह वापिसी योग्य धनराशि कितनी पुरानी है ? यह कुल धनराशि कितनी है ?

श्री राम स्वरूप वर्मा--

बिक्री-कर कार्यालय, लखनऊ तथा सीतापुर में ३१-५-६७ तक क्रमशः कुल ५२५ और १८ मामले धनराशि वापिस (रिफन्ड) करने के लिये पड़े थे और इन आवेदन पत्रों के अनुसार वापिसी धनराशि क्रमशः १,५९,७७९ एवं ३,१७९ थी। जिनका विवरण निम्नलिखित है :

आवेदन-पत्र की प्राप्ति	लखनऊ	सीतापुर
१९६१	१	१
१९६२	३	—
१९६३	५	—
१९६४	६९	—
१९६५	२५७	१
१९६६	१५८	५
१९६७	३२	११
योग ..	५२५	१८

स्टेनोग्राफर्स का लिपिक के पद पर कार्य करना

*२२--श्री भीखालाल (जिला उन्नाव)--

क्या गृह मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह सही है कि जी० ओ०नं० १८७८/आ-ठ ए--४४५-६३, दिनांक २७ अगस्त, १९६५ जो होम (पुलिस-ए) डिपार्टमेंट, उत्तर प्रदेश शासन लखनऊ द्वारा इन्सपेक्टर जनरल पुलिस, उत्तर प्रदेश, लखनऊ को लिखा गया था ; द्वारा एक स्टेनोग्राफर को लिपिक के पद पर नियुक्त करने के साथ उनकी पुरानी सेवाओं पर वेतन वृद्धि देकर वेतन क्रम १ जून १९६२ से रु० ७८ प्रतिमास निश्चित किया गया था जबकि अन्य उसी के समक्ष स्टेनोग्राफरों को यह वेतन-वृद्धि नहीं दी गई है ? यदि हां, तो ऐसा क्यों किया गया और इस समय कितने ऐसे स्टेनोग्राफर हैं जो लिपिकों के पद पर कार्य कर रहे हैं ?

श्री चरणसिंह--

जी हां। यह आदेश उस स्टेनोग्राफर द्वारा अपने वेतन निश्चयन के विषय में प्रतिवेदन ने पर किया गया था।

अन्य ऐसे २९ स्टेनोग्राफर हैं, जो लिपिक के पद पर कार्य कर रहे हैं, और उनके वेतन निश्चयन के प्रश्न पर विचार किया जा रहा है।

*२३-२४--श्री कल्याणचन्द मोहिले (जिला इलाहाबाद)--

[२७ जुलाई, १९६७ के लिए स्थापित किये गये।]

*२५--श्री श्रीराम तिवारी (जिला उन्नाव)--

[प्रश्नाकर्त्ता से स्पष्टीकरण के लिये हटा दिया गया।]

कलमबबन्द हड़ताल के सम्बन्ध में रोका गया वेतन

*२६--श्री कृष्णानन्द राय तथा श्री रामायण राय (जिला देवरिया)--

क्या मुख्य मन्त्री बताने की कृपा करेंगे कि कितने राज्य कर्मचारियों का वेतन गत माह में हुई कलमबन्द हड़ताल में भाग लेने के कारण रुका हुआ है ?

श्री चरण सिंह--

कानपुर और मिर्जापुर जिलों को छोड़कर जहां से सूचना पूर्ण रूप से अभी तक प्राप्त नहीं हो पाई है, कुल १९४ कर्मचारियों का वेतन इस संबंध में रोका गया है।

उर्दू को राज्य की दूसरी भाषा घोषित करने की मांग

*२७--श्री रामायण राय तथा श्री धर्मगज सिंह (जिला हरदोई)--

क्या मुख्य मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि उर्दू भाषा को राज्य की दूसरी भाषा बनाने का प्रश्न जो संयुक्त विधायक दल के न्यूनतम कार्यक्रम में सम्मिलित था उस पर अब तक कोई घोषणा क्यों नहीं की गई ?

श्री चरणसिंह--

इस प्रदेश में उर्दू बोलने वालों को शिक्षा और प्रशासन के क्षेत्रों में सभी सुविधायें दे दी गई हैं। उनके हितों का समुचित संरक्षण भी कर दिया गया है। उर्दू पढ़ने वाले बच्चों को कोई दिक्कत नहीं होती और उर्दू बोलने वालों को किसी प्रकार की कोई कठिनाई नहीं होती है। उनकी जो भी शिकायतें होती हैं उनको तत्काल दूर किया जाता है। ऐसी दशा में उर्दू को राज्य की दूसरी भाषा घोषित करने की कोई आवश्यकता नहीं रह जाती।

सचिवालय में हिन्दी में कार्य

*२८--श्री रामायण राय तथा श्री धर्मगज सिंह--

क्या मुख्य मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि सचिवालय के प्रत्येक विभाग में कार्य पूरी तरह हिन्दी में होने लगा है ? यदि हां, तो कब से ? यदि नहीं, तो क्या कठिनाई है ?

श्री चरणसिंह--

सचिवालय के अधिकांश विभागों में पिछले २-२ १/२ महीने से प्रायः सभी काम हिन्दी में होने लगा है।

२९--श्री राममूर्ति अंचल (जिला शाहजहांपुर)--

[१० जुलाई के प्रश्न संख्या १९ के अन्तर्गत उत्तर दिया गया।]

चतुर्थ पंचवर्षीय योजना

*३०--श्री कल्पनार्थसिंह (जिला गोरखपुर')--

क्या सरकार कृपया बतायेगी कि चतुर्थ पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत राज्य सरकार अपने साधनों द्वारा कुल कितना पैसा इकट्ठा कर रही है और कुल योजना कितने रुपये की है ?

श्री रामस्वरूप वर्मा--

चतुर्थ पंचवर्षीय योजना पर कुल परिव्यय कितना होगा और इसके लिये राज्य सरकार को कितना संसाधन जुटाना पड़ेगा इस विषय पर अन्तिम निर्णय नहीं लिया गया।

राजकर्मचारी नेताओं के घरों की तलाशी

****३१—श्री श्रीराम तिवारी तथा श्री नेकराम शर्मा—**

क्या मुख्य मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि दिनांक १२ जून, १९६७ को राजकर्मचारी नेताओं के घरों की तलाशी में क्या पैम्फलेटों व अन्य सामान के साथ मुख्य मंत्री जी के बंगले के समक्ष हुये घिराव में घायल महिला कर्मचारियों के फोटो भी मिले हैं जिसके कारण कर्मचारियों में घोर असन्तोष व्याप्त हो गया है ?

श्री चरणसिंह—

श्री शिव प्रसाद द्विवेदी को, जिनके विरुद्ध जिलाधीश, लखनऊ ने प्रिवेन्टिव डिटेन्शन ऐक्ट, १९५० के अधीन नजरबन्दी का आदेश २६ मई, १९६७ को जारी किया था, गिरफ्तार करने के लिये १२ जून, १९६७ को पुलिस ने स्थानीय राजेन्द्रनगर में एक मकान की तलाशी ली। जिस कमरे में श्री द्विवेदी पाये गये वहीं ऐसे पैम्फ्लेट भी मिले जिनमें २४ मई, १९६७ के तथाकथित चोट खाई हुई कुछ महिला कर्मचारियों के चित्र छपे थे।

***३२—३३—श्री नवलकिशोर—**

[१२ जुलाई, १९६७ को प्रश्न संख्या ५–६ के अन्तर्गत उत्तर दिये गये।]

बरेली से दो श्रमिक यूनियनों के मांग-पत्र

***३४—श्री ऊदल—**

क्या श्रम मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि टरपेन्टाइन रोजिन ब बिन फैक्ट्रीज लेब यूनियन, बरेली को कोई पत्र उन्हें जून, १९६७ में प्राप्त हुआ है ? यदि हां, तो उसमें उनकी मांग क्या है ?

उद्योग मंत्री (श्री प्रभुनारायणसिंह)—

टरपेन्टाइन रोजिन बाबिन फैक्ट्री लेबर यूनियन, बरेली का एक पत्र-संख्या TLU/९८-६७ दिनांक २ जून, १९६७, जो पुलिस अध्यक्ष बरेली को सम्बोधित था, की प्रतिलिपि श्रमायुक्त कार्यालय में प्राप्त हुई थी। इसमें फैक्ट्री के एक कर्मचारी, श्री सईद के विरुद्ध यह शिकायत थी कि वे श्री अवधेश चन्द्र मांगलिक, जनरल सेक्रेटरी, टरपेन्टाइन रोजिन बाबिन फैक्ट्री लेबर यूनियन को मारने हेतु लिपट गये। इस पत्र में यह मांग की गई थी कि श्री मांगलिक की जान माल व उनके परिवार की सुरक्षा की जाय।

स्टील ऐन्ड एलवायज यूनियन, बरेली का दिनांक ४ जून, १९६७ का एक पत्र प्राप्त हुआ था जिसके द्वारा उन्होंने निम्न मांगें प्रस्तुत की थीं।

१—श्रमिक अधिनियमों के अन्तर्गत सभी निर्देशित सुविधायें दिलायी जांय।

२—८ अप्रैल, १९६७ से चालू किये गये ले आफ को तुरन्त वापस लिया जाय।

३—प्रबन्धकों के हथकंडों से श्रमिकों को बचाया जाय।

४—श्रमिकों को अन्तरिम सहायता दिलायी जाय।

५—सहायक श्रमायुक्त, बरेली के अभद्र-व्यवहार की खुली जांच तथा आवश्यक कार्यवाही की जाय।

औरंगाबाद में पुलिस द्वारा बिल्लू को पीटने की शिकायत

***३५—श्री हरी सिंह (बुलन्दशहर)—**

क्या सरकार बताने की कृपा करेगी कि कस्बे औरंगाबाद, जिला बुलन्दशहर के हरिजन (बिल्लू) को दिनांक १९ मार्च, १९६७ को चौकी थाना औरंगाबाद, जिला बुलन्दशहर की पुलिस के हेड कांस्टेबिल और कांस्टबिल्स ने बुरी तरह लाठी, डंडों से मारा पीटा, और

उसने इस अत्याचार के संबंध में उपरोक्त पुलिस कर्मचारियों के विरुद्ध डी० आई० जी० पुलिस मेरठ, पुलिस कप्तान, बुलन्दशहर को उक्त घटना के तीन चार दिन के बाद प्रार्थना-पत्र भी दिया, तो उस पर क्या कार्यवाही की है ? यदि नहीं की, तो क्यों ?

श्री चरणसिंह---

कस्बा औरंगाबाद, जिला बुलन्दशहर में बिल्लू नामक एक हरिजन को पुलिस द्वारा मारे पीटे जाने की शिकायत बिल्लू ने नहीं अपितु उसके भाई व अन्य दो व्यक्तियों ने डी० आई० जी०, मेरठ रेंज व एस० पी० बुलन्दशहर को भेजी थी। इन आरोपों की जांच पहिले एस० ओ० और बाद में सर्किल अफसर ने की, जिसके दौरान न तो बिल्लू और न ही प्रार्थियों ने इन आरोपों की पुष्टि की। अतः आगे कोई कार्यवाही नहीं की गई।

कानपुर की दो मिलों में तालाबन्दी

*३६---श्री श्रीरामस्वरूप तथा देवी सहाय बाजपेयी (जिला कानपुर)---

क्या उद्योग मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि क्या कानपुर जिले में कुछ सूती तथा जूट मिलें बन्द पड़ी है ? यदि हां, तो क्या बन्द पड़ी मिलों को तत्काल अपने कब्जे में लेने हेतु सरकार कोई कारपोरेशन बनाने पर विचार कर रही है ? तथा उस संबंध में अभी तक कितनी मिलों की जांच कराई गई ?

श्री प्रभुनारायण सिंह---

जी हां ? सर्वश्री लक्ष्मीरतन काटन मिल्स तथा महेश्वरी देवी जूट मिल्स बन्द पड़ी हैं। राज्य सरकार बन्द पड़ी मिलों को अपने कब्जे में लेने हेतु कोई कारपोरेशन बनाने पर विचार नहीं कर रही है। अतः मिलों की जांच कराने का प्रश्न नहीं उठता।

पूर्वी जिलों के विकास के लिए केन्द्र से प्राप्त धन

*३७---श्री रामकरन (जिला गोरखपुर) तथा श्री कल्पनाथ सिंह---

क्या सरकार बताने का कष्ट करेगी कि पटेल कमीशन क सेम्पुल सर्वे की सिफारिश के आधार पर कुछ धन केन्द्रीय सरकार द्वारा प्रदेश सरकार को प्राप्त हुआ है और प्रदेश सरकार भी अपना कुछ धन पूर्वी प्रदेश के विकास कार्यों में लगाने का प्रयत्न कर रही है ? यदि हां, तो उक्त धन केन्द्रीय सरकार द्वारा कितना प्राप्त हुआ और प्रदेश सरकार का इसमें कितना योगदान है ?

श्री चरणसिंह---

जी हां। केन्द्रीय सरकार ने देवरिया, आजमगढ़, जौनपुर तथा गाजीपुर के तीव्रगामी विकास के लिये १९६४-६५ में ४ करोड़ रु० की राशि तथा १९६५-६६ में ४.५ करोड़ रु० की अतिरिक्त राशि देने का वायदा किया था। १९६४-६५ की राशि राज्य को तीसरी पंचवर्षीय योजना में प्राप्त केन्द्रीय सहायता में से कटनी थी तथा १९६५-६६ में विशेष सहायता के रुप में मिलनी थी। अब तक १९६४-६५ के लिये २०२.४४ लाख रु० प्राप्त हो चुका है और शेष के लिये तथा १९६५-६६ के लिये पत्र-व्यवहार हो रहा है। प्रदेश सरकार ने उन दोनों वर्षों में अपनी योजना से क्रमशः ६.५० करोड़ रु० तथा ८.२८ करोड़ रु० व्यय किये। चौथी योजना में केन्द्रीय सरकार से इसके लिये कोई विशेष सहायता नहीं मिल रही है।

*३८---श्री रामकरन तथा श्री कल्पनार्थसिंह---

क्या सरकार कृपया बतायेगी कि पटेल कमीशन की सिफारिश के आधार पर पूर्वी जिलों के किन-किन जिलों में उक्त धनराशि व्यय की जायगी और इसमें गोरखपुर का कितना अंश है ?

श्री चरणसिंह—

उक्त धनराशि देवरिया, आजमगढ़, जौनपुर तथा गाजीपुर जिलों में व्यय की गई। गोरखपुर के लिये पटेल कमेटी ने सिफारिश नहीं की थी।

शाहजहांपुर जिले में उद्योग ऋण के सम्बन्ध में जांच

*३९—श्री सुरेन्द्र विक्रम (जिला शाहजहांपुर)—

क्या उद्योग मंत्री को पता है कि जिला शाहजहांपुर में अप्रैल, सन् १९६७ में सी० आई० डी० ने एक ऐसा मामला उद्योग विभाग का पकड़ा है जिसमें कई आदमियों ने फर्जी नाम से ३० हजार रुपये विभाग से सन् १९६३ में कर्जा लिया और उन नामों के कोई आदमी नहीं हैं? यदि हां, तो इस संबंध में क्या कार्यवाही हो रही है?

श्री प्रभु नारायण सिंह—

जी हां। परन्तु अप्रैल, ६७ में नहीं, बल्कि मार्च, ६६ में जिला मैजिस्ट्रेट, शाहजहांपुर को दो ऐसे मामलों का पता चला जिनमें १२,००० तथा ५,००० रुपये के दो ऋण उद्योग निदेशालय द्वारा दो व्यक्तियों को स्वीकृत किए गये थे, परन्तु उसके वितरण के पूर्व ही यह पता लग गया कि ऋण की दरख्वास्तें फर्जी नाम से दी गई थीं। इस पर जिले में उद्योग विभाग द्वारा दिए गए ऋणों की पुनः जांच की गई और यह पता चला कि ९-९-६५ को १०,००० का एक और ऋण एक अन्य व्यक्ति को दिया गया था जो फर्जी मालूम हुआ। यह तीनों मामले सी० आई० डी० को जांच के लिये दे दिए गए, जिनकी जांच हो रही है।

आयुक्तों के पद

*४०—श्री इन्द्रलाल (जिला नैनीताल)—

क्या यह सही है कि मितव्ययिता की दृष्टि से आयुक्तों के पदों को समाप्त करने का सरकार का विचार है? यदि नहीं, तो क्यों? यदि हां, तो कब तक?

श्री चरणसिंह—

जी नहीं। आयुक्तों के पदों को समाप्त कर देने से जितनी बचत होगी, उससे कहीं अधिक प्रशासन की सुव्यवस्था की क्षति होगी।

सचिवालय में उद्योग विभाग के अधिकारी

*४१—श्री रईसउद्दीन (जिला मुरादाबाद) तथा श्री सुरेन्द्र विक्रम—

क्या सरकार कृपया यह बतायेगी कि सेक्रेटरियट इण्डस्ट्रीज डिपार्टमेंट में जो आई० ए० एस० और पी० सी० एस० अफसरान हैं वह कितने सालों से उसी डिपार्टमेंट में काम कर रहे हैं और उनको उस विभाग में रखने का क्या कारण है? क्या उसमें से किसी को सरकार ने कोई खास ट्रेनिंग दी है?

श्री चरणसिंह—

सचिवालय के उद्योग विभाग के आई० ए० एस० एवं आई० सी० एस० अफसरान कितने सालों से उस विभाग में काम कर रहे हैं इसका ब्योरा संलग्न सूची में दिया है। उन अधिकारियों को विभाग के कार्य में उपयुक्तता के कारण वहां रखा है। इनमें से किसी को सरकार ने कोई खास ट्रेनिंग नहीं दी है।

(देखिये नत्थी 'ख' आगे पृष्ठ ८७९ पर)

*४२—श्री केशरी लाल (जिला कानपुर), श्री उग्रसेन तथा श्री प्यारेलाल—

[प्रश्न कर्त्ता सदस्यों से स्पष्टीकरण के अभाव में हटा दिया गया।]

राजनीतिक पेंशन

*४३—श्री श्रीराम तिवारी—

क्या मुख्य मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि वर्तमान सरकार ने निर्णय के कार्यान्वित के आदेश दे दिये हैं कि स्वतंत्रता संग्राम के सैनिकों को अब न्यूनतम पेंशन ४० रुपये मासिक मिलेगी और जो स्वतंत्र आन्दोलन में एक बार भी जेल गये हैं वह भी वह पेंशन प्राप्त कर सकेंगे? यदि नहीं, तो क्यों ?

श्री चरण सिंह—

जी नहीं ।

मामला सरकार के विचाराधीन है ।

अतारांकित प्रश्न

हरदोई जिले में डिप्टी एस० पी०

१—श्री अंगने लाल—

क्या मुख्य मंत्री कृपया यह भी बतायेंगे कि हरदोई जिले में कितने ऐसे डिप्टी एस० पी० हैं जो इसी पुलिस रेंज में रहने वाले हैं और उसी जिले में पहले थानेदार भी रह चुके हैं ?

श्री चरणसिंह—

कोई नहीं ।

अटैच्ड मिल्स

२—श्री हेमवतीनन्दन बहुगुणा—

क्या उद्योग मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि १० अप्रैल, १९६७ से ३० मई, १९६७ के बीच प्रदेशीय सरकार ने किन-किन मिलों (फैक्टरीज) को सरकारी देय धन की वसूली के कारण या अन्य किसी देय मद के कारण अटैच या नीलाम कराया है ?

श्री प्रभुनारायण सिंह—

वांछित सूचना एकत्र की जा रही है ।

राज्य कर्मचारी आन्दोलन

३—श्री हेमवतीनन्दन बहुगुणा—

क्या मुख्य मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि राज्य कर्मचारी संयुक्त परिषद् की महंगाई सम्बन्धी मांगों को लेकर चलने वाले वर्तमान आन्दोलन का मुकाबला करने हेतु सरकार ने १ मई से ३, मई, १९६७ के बीच विभागीय अध्यक्षों, जिलाधीशों आदि को छुट्टी लेने वाले या पेन डाउन या पूरी हड़ताल आदि करने वाले कर्मचारियों के विरुद्ध कार्यवाही किये जाने के क्या आदेश दिये हैं ?

श्री चरणसिंह—

इस संबंध में केवल जो कायदे कानून पहले से बने हुये हैं उन्हीं की तरफ विभागाध्यक्षों इत्यादि का ध्यान आकर्षित किया गया है । स्ट्राइक या पेन डाउन स्ट्राइक करने वालों के साथ सख्त कार्यवाही करने के आदेश भी जारी किये गये ।

४—श्री हेमवतीनन्दन बहुगुणा—

क्या सरकार बताने की कृपा करेगी कि दिनांक १ जून, १९६७ को उप मुख्य मंत्री से सर्वश्री रमेश सिन्हा (सी० पी० आई० राइट), राजेन्द्र कुमार गुप्ता (जनसंघ), राम गोपाल (जन कांग्रेस)

ने आज्ञा लेकर श्री पी० एन० सुकुल, सेक्रेटरी जनरल राज्य कर्मचारी संयुक्त परिषद् तथा दूसरे जेल में बन्द राज्य कर्मचारियों के नेताओं से भेंट की ?

श्री रामस्वरूप वर्मा—

जी हां ।

५—श्री हेमवतीनन्दन बहुगुणा—

क्या उप मुख्य मंत्री जी ने डी० ए० कमीशन की सिफारिश के लागू करने के सम्बन्ध में पहिली राजाज्ञा प्रसारित होने के बाद राज्य कर्मचारियों के एक प्रतिनिधि मण्डल से मिलकर उन्हें यह आश्वासन दिया था कि एक पखवाड़े के अन्दर सरकार राज्य कर्मचारियों की पैरिटी की मांग पूरी करने के सम्बन्ध में निश्चित दिशा में संकेत दे देगी ?

श्री रामस्वरूप वर्मा—

राज्य कर्मचारियों ने अपनी मांगों के सम्बन्ध में एक स्मृति-पत्र उप मुख्य मंत्री जी को दिया था। उन्होंने कहा कि वे उस स्मृति पत्र का अध्ययन करेंगे तथा इस कार्य में कम से कम १५ दिन लग जायेंगे। इसके अतिरिक्त कोई आश्वासन नहीं दिया गया।

उन्नाव कचेहरी के सम्बन्ध में श्री रुस्तम सैटिन की रिपोर्ट

६—श्री हेमवतीनन्दन बहुगुणा—

क्या मुख्य मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि उनके उप मंत्री श्री रुस्तम सैटिन १२ मई, १९६७ को उन्नाव कचेहरी में रूप बदल कर (इन कागनिटो) गये ? यदि हां, तो उन्होंने अपने इस दौरे की रिपोर्ट उन्हें दी उस पर क्या कार्यवाही की गई ?

श्री चरणसिंह—

उप गृह मंत्री ने १२ मई, १९६७ को उन्नाव का, बिना इत्तला का दौरा किया था पर भेष बदल कर नहीं । लौटने के बाद जो रिपोर्ट उन्होंने दी उस पर उचित कार्यवाही की जा रही है ।

पशुपतिनाथ सुकुल की गिरफ्तारी

७—श्री हेमवतीनन्दन बहुगुणा—

क्या मुख्य मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि राज्य कर्मचारियों क संगठन के महा मंत्री श्री पी० एन० सुकुल को प्रिवेन्टिव डिटेंशन ऐक्ट के अन्तर्गत पकड़ कर बन्दी बना दिया गया है ?

श्री चरणसिंह—

जी हां ।

चीनी निकाय

८—श्री हेमवतीनन्दन बहुगुणा—

क्या उद्योग मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि प्रदेशीय सरकार नादेहन्द और मिस मैनेज्ड चीनी मिलों को लेने और चलाने के लिये कोई चीनी निकाय (सूगर कारपोरेशन) बनाने जा रही है ? यदि हां, तो क्या मंत्री जी उसकी सूक्ष्म रूप रेखा से सदन को अवगत कराने की कृपा करेंगे ?

श्री प्रभुनारायण सिंह—

प्रदेशीय सरकार कोई ऐसा निकाय नहीं बना रही है । शेष प्रश्न नहीं उठता ।

जिला उद्योग अधिकारियों के पद की समाप्ति

*९—श्री हेमवतीनन्दन बहुगुणा—

क्या सरकार जिला उद्योग अधिकारियों के पद समाप्त कर रही है ? यदि हां, तो उनकी जिम्मेदारियां किस विभाग को दी जा रही हैं ?

श्री प्रभुनारायण सिंह—

प्रशासन के व्यय में बचत करने के लिये, कानपुर, इलाहाबाद, वाराणसी, आगरा, लखनऊ, मेरठ तथा बरेली के अतिरिक्त सब जिलों के जिला उद्योग अधिकारियों के पद समाप्त करने का निश्चय लिया गया है । उक्त अधिकारियों का कार्य प्रत्येक जिले में रेगुलर स्ट्रेंथ में नियुक्त, डिप्टी कलेक्टरों में से किसी एक को सौंपा जायेगा ।

१०—श्री हेमवतीनन्दन बहुगुणा तथा श्री प्रेमदत्त (जिला फतेहपुर)—

[पुनरावृत्ति होने के कारण हटा दिया गया ।]

संभल थाने की पुलिस के विरुद्ध आरोप

११—श्री हेमवतीनन्दन बहुगुणा तथा श्री प्रेमदत्त—

क्या मुख्य मंत्री कृपया बतायेंगे कि जिला मुरादाबाद के सम्भल थाने के दारोगा और सिपाहियों ने ग्राम निबोरा (हाल ही में) निवासियों को लूटा ? यदि हां, तो इस सम्बन्ध में सरकार या जिला अधिकारी क्या कार्यवाही कर रहे हैं ?

श्री चरणसिंह—

इस आशय की सूचना थाना कोतवाली, जिला मुरादाबाद में अंकित कराई गई जिस पर धारा ३९५-४३६-३४२-१६१ भा० दं० विधान ५ (२) प्रिवेंशन आफ करप्शन ऐक्ट के अन्तर्गत अभि० नं० १८३ कायम हुआ । इस संबंध में जांच जारी है ।

हल्द्वानी थाने में मोटर दुर्घटनायें

१२—श्री इन्द्रलाल—

क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १ जनवरी, १९६६ से ३० अप्रैल, १९६७ तक थाना हल्द्वानी, जिला नैनीताल में कुल कितने व्यक्ति मोटर एक्सीडेंट में मरे और यह एक्सीडेंट के स्थान कौन-कौन थे ?

१३—क्या गृह मंत्री यह भी बताने की कृपा करेंगे कि इन एक्सीडेंट के मोटर चालकों का क्या हुआ ?

श्री चरणसिंह—

वांछित सूचना संलग्न तालिका में दी गई है ।

(देखिये नत्थी 'ग' आगे पृष्ठ ८८०पर)

१९६७-६८ का द्वितीय लेखानुदान

श्री अध्यक्ष—

आइटम नम्बर २ ।

श्री कृष्णानन्द राय (जिला गाजीपुर)—

मेरी वधानिक आपत्ति है ।

श्री अध्यक्ष—

यदि माननीय सदस्य कोई आशंका प्रश्नों के बारे में करें तो तुरन्त बाद में करें । अबम आइटम नं० २ पर...

श्री कृष्णानन्द राय—

मेरी उसी पर वैधानिक आपत्ति है ।

श्री रामकरन (जिला गोरखपुर)—

व्यवस्था का प्रश्न है । श्रीमन्, प्रश्नों की संख्या इतनी अधिक होती है...

श्री अध्यक्ष—

कुछ परम्पराओं का ध्यान रखिये । जब प्रश्न खत्म हों, अगर प्रश्नों के संबंध में आपत्ति हो तो उसी समय करें । जब मैं दूसरे आइटम पर चला गया और मैंने चारों तरफ देखा, तो मैं माननीय कृष्णानन्द से कह रहा था, आपसे नहीं कह रहा था आपको कोई कठिनाई है तो या कल कहियेगा या मुझे अलग से कहिये ।

श्री कृष्णानन्द राय—

हमारा लीगल आब्जेक्शन आइटम नं० २ पर है और परम्परा के अन्तर्गत है । अध्यक्ष जी यह जो लेखानुदान आया है, जितनी संसदीय परम्परा या विधान सभा की जितनी भी परम्परायें रही हैं, यह सबके प्रतिकूल हैं । आर्टिकल २०६ के अन्तर्गत देखें तो उसमें साफ लिखा है कि लेखानुदान उस परिस्थिति में आता है जब कि आर्टिकिल २०३–२०४ के अन्तर्गत जो बजट के पास करने के प्रावीजन हैं, वह पूरे न किये जा सकते हों । आम तौर से आप जितने भी लेखानुदान पार्लियामेंट में या असेम्बलियों में पेश किये गये हों अगर उनको निकलवा कर देखें, दो सूरतों में किये जाते हैं। एक तो यह कि मान लीजिये कि पूरा बजट न पेश हुआ हो और विसम्बर-जनवरी में पहले ही लेखानुदान आ जाते हैं, मार्च-अप्रैल में बजट होता रहेगा । दूसरा यह है कि ३१ मार्च, को फाइनेंशियल ईयर खत्म होता है । २०–२५ अप्रैल तक बजट की डेट्स फिक्स हो जाती हैं तो यह माना जाता है कि ३१ मार्च तक पास नहीं होगा, १०–१५ अप्रैल तक चलेगा, लेकिन कहीं पर भी यह उदाहरण नहीं दिया जा सकता कि बजट की सारी तारीख निश्चित हो गयी हों, इस विधान सभा में २३–२४ जुलाई को अप्रोप्रियेशन बिल पेश होने जा रहा है । जहां तक विधान सभा का ताल्लुक है ३१ जुलाई तक वोट आन अकाउंट पास कर चुके हैं और २३–२४ जुलाई को अप्रोप्रियेशन बिल पास करने जा रहे हैं । तो भी परम्परा नहीं दिखायी जा सकती । फाइनेंशियल ईयर के एंड होने के पहले, अप्रोप्रियेशन बिल यदि सदन के समक्ष पास करने का प्रावीजन रह गया हो तो लेखानुदान नहीं हो सकता । फाइनेंशियल प्रोग्राम के अनुसार अध्यक्ष को बहुत काफी अधिकार होते हैं कि फाइनेंशियल प्रोग्राम को यदि विरोधी दल अड़ंगा भी लगाना चाहे तो बहुत से प्रोवीजन्स को भी फोरगो करके भी उसको पूरा किया जा सकता है। (व्यवधान) आपको यह यकीन नहीं है कि २३–२४ तारीख तक यह बजट को पास करा लेंगे। एक महीने का लेखानुदान यह और हमसे चाहते हैं, आज तक एक भी इन्सटांस यह नहीं बता सके। इसलिये इस पर आप अपनी व्यवस्था देने की कृपा करें।

न्याय मंत्री (श्री श्यामलाल यादव)—

श्रीमन्, यह जो लेखा-अनुदान प्रस्तुत किया जा रहा है, वह आर्टिकिल २०६ के अधीन प्रस्तुत किया जा रहा है। इसमें मान्यवर, स्पष्ट यह लिखा है :

"To make any grant in advance in respect of the estimated expenditure for a part of any financial year pending the completion of the procedure prescribed under Article 203....."

इसमें आप देखें कि शब्द 'पेंडिंग दी कम्पोलीशन आफ प्रोसीजर प्रेस्काईब्ड अन्डर आर्टिकिल २०६" हैं। अर्थात आर्टिकिल २०६ के अन्तर्गत लेखा-अनुदान प्रस्तुत किया जा सकता है। आज स्थित यह है

[श्री श्यामलाल यादव]

कि आर्टिकिल २०३ के अन्तर्गत इस वर्ष का बजट अनुदान सदन के समक्ष प्रस्तुत हो चुका है इसलिये शब्द "पेंडिंग" से यह विषय कवर हो जाता है। ऐसी स्थिति के लिये ही यह आर्टिकिल २०६ रखा गया है यद्यपि इसका उपयोग उन स्थितियों में भी किया गया है जब कि बजट सदन के समक्ष पेंडिंग नहीं था।

मान्यवर जो फाईनेंशियल बिल यहां से पास होगा वह फिर विधान परिषद् में जायेगा। विधान परिषद् को यह अधिकार प्राप्त है कि वह अपने यहां १४ दिन तक विचार के लिये उसको रखे रहे। यह उसका अधिकार है। मैं यह नहीं कहता कि वे उसको १४ दिन तक पेंडिंग रखेंगे या नहीं, किन्तु यह उनका अधिकार है जिसको हम कर्टेल नहीं कर सकते। २५ तारीख को जब यहां एप्रोप्रीऐशन बिल पास होगा तो २६ को विधान परिषद् में ले लिया जायेगा। अब ३१ जुलाई तक का लेखानुदान स्वीकृत हो चुका है। ३१ जुलाई के बाद ६ दिन तक और इस बिल को विधान परिषद् में रखने का अधिकार उनको है। ऐसी स्थिति में सरकार का यह परम कर्तव्य है कि वह ३१ जुलाई के बाद भी इस प्रदेश का शासन सुचारु रूप से चलाने की व्यवस्था करें। इसलिये इसको लाना आवश्यक हो गया।

जहां तक परम्परा की बात कही गई है, मैं समझता हूं कि इस सदन में अनेकों बार लेखानुदान प्रस्तुत हुये हैं और उसके लिये माननीय अध्यक्ष महोदय की रूलिंग्स भी मौजूद हैं। जिस समय माननीय त्रिलोकी सिंह जी विरोधी दल के नेता थे, उन्होंने भी स्पष्टतया यही कहा था और माननीय अध्यक्ष ने उद्धरण दिया है कि लेखानुदान किन परिस्थितियों में प्रस्तुत किया जाता है। उसमें परम्परा यह है कि अपने देश में और पार्लियामेन्ट में विरोध नहीं किया जाता। जो रुपया हम रख रहे हैं लेखानुदान द्वारा वह बजट आपके सामने प्रस्तुत है। उसमें चर्चा करते हैं। एक-एक ग्रान्ट स्वीकृत करते हैं और जो नहीं स्वीकृत करते हैं उसको स्वीकृत करने का अवसर प्राप्त है। इसलिये परम्परा है कि उसको स्वीकार किया जाये बिना बहस के। मेंज पार्लियामेंन्टरी प्रेक्टिस के १७वें एडिशन के ७४१वें पृष्ठ पर इस बात का जिक्र है कि सिविल फौर डिफेन्स वोट आन अकाउन्ट होता है। हमारे यहां प्रदेश में एक ही है और जो रसद है वहां पर रेलवे बजट अलग से आता है। इंगलैंड में दो वोट आन अकाउन्ट होते हैं सिविल और डिफेन्स। पृष्ठ ७४१ में दिया हुआ है कि—

"Before the passing of standing Order No. 18, a vote on account was owing to the justified suspicion of the commons that the Government would take advantage of their provision to put of supplies to the last days of the session, rarely allowed to provide for more than two months expenditure and a second vote on account was usually and a third occasionally necessary."

यह स्टैंडिंग आर्डर १८ जब तक नहीं बना था तब तक यह व्यवस्था थी कि सैशन आखिरी, दिन तक चले, जब भी वोट आन अकाउन्ट स्वीकार किया जाय और वह बन जाने के बाद तीसरा वोट आन अकान्ट भी होता है। जहां पर पार्लियामेंन्टरी प्रेक्टिस का सिद्धान्त माननीय कृष्णानन्द राय नें कहा, मालूम होता है कि यह पृष्ठ उनके नजरअन्दाज हो गया। मैं एक बात और निवेदन कर दूं कि आर्टिकिल २०६ में टूमेंक एनी ग्रान्ट, एनी एडवान्स ग्रान्ट सिन्गुलर" कान्टीट्यूशन या नियम का जब अर्थ लगाया जाता है तो जो जनरल क्लाजेज ऐक्ट हमारे यहां है, आर्टिकिल ३६७ के मुताबित संविधान के निरूपण में भी एप्लाई करते हैं। उस जनरल क्लाजेज ऐक्ट की धारा २ में यह स्पष्ट लिखा है कि सिन्गुलर शब्द है तो उसमें प्लूरल भी निहित है। जहां पर सभी ग्रान्ट सिन्गुलर हैं वहां प्लूरल भी हैं। जहां तक वित्त मंत्री के वोट आन अकाउन्ट लाने में प्रस्ताव है वह संविधान के अन्तर्गत है और जो इस सदन की और पार्लियामेंट की मान्यतायें हैं, उसके अनुरूप हैं। मेरी राय में उसका कोई अर्थ नहीं है और जो विरोधी पक्ष की मान्यतायें इस प्रदेश में रहीं हैं वे भी इस बात की अनुमति इस पक्ष में नहीं देतीं। मेरा यह दोष जरूर है कि मैं कृष्णानन्द राय जी

की तरह इतना बुद्धिमान नहीं हूं कि मैं थोड़े से शब्दों में अपनी बात कर सकूं। इस स्थिति में मेरा यह अनुरोध था कि इस तरह की आपत्ति जायज नहीं है।

श्री अध्यक्ष—

मैं एक बात जानना चाहता हूं कि एक वैधानिक आपत्ति उठाई गई थी, उस पर न्याय मंत्री से मैंने पूछा...

श्री नवल किशोर (जिला बरेली)—

मान्यवर, न्याय मंत्री ने बजाय इसके कि स्थिति का स्पष्टीकरण किया होता, मामले को और उलझा दिया है। कहां की बात थी और कहा जोड़ दी है। काम्प्लीकेटेड-सा मामला बना दिया ....

श्री अध्यक्ष—

मैं एक बात कहना चाहता हूं कि जो उन्होंने ऐसी बात कह दी कि प्रासंगिक नहीं थी, जो प्वाईन्ट एट ईश्यू हमारे सामने है।

श्री नवलकिशोर—

श्रीमन् मुझे आशा थी कि माननीय न्याय मंत्री इस पर कुछ प्रकाश डालेंगे, लेकिन उन्होंने प्रकाश डालने के बजाये अन्धकार कर दिया।

श्री अध्यक्ष—

लेकिन आपके लिये तो कोई अन्धकार नहीं हुआ और न मेरे लिये ही हुआ। फिर परेशानी क्या है ?

श्री नवल किशोर—

श्रीमन्, माननीय न्याय मंत्री ने आज जो वोट आन एकाउन्ट पेश किया है, उसका कोई जस्टिफिकेशन नहीं दिया। अगर आप कहें तो मैं भी उस सम्बन्ध में कुछ कहूं।

श्री अध्यक्ष—

आपको अधिकार है, आप कहें।

श्री नवलकिशोर—

मान्यवर, मेरा कहना यह है कि जो तरीका इस सरकार ने अख्तियार किया है वह अन-प्रिसिडेंशियल है। माननीय श्याम लाल जी यादव जो मिसाल पेश नहीं कर सके कि इंडियन पार्लियामेंट में य किसी लेजिस्लेचर में एक बार वोट आन एकाउन्ट पास हो जाय तो फिर दोबारा वोट आन एकाउन्ट आया हो। उन्होंने शब्द पेंडिंग कहां है, वोट आन एकाउन्ट तब आता है जब हम यह महसूस करते हैं कि निर्धारित समय के अन्दर ग्रान्ट पास न हो सकेगा। अगर यहां इस समय इस तरह की परिपाटी डाल दी गई तब तो बजट पेश करने के बाद वोट आन एकाउन्ट आता रहेगा कभी तीन महीने का कभी चार महीने का, कभी दो महीने का ताकि गवर्नमेंट चलती रहे। तो मेरा कहना यह है कि पेंडिंग की बात यहां इसलिये लागू नहीं होती कि एक बार वोट आन एकांउट पास हो चुका है ४ का, महीने और वह इस आधार पर हुआ था कि हम ३१ तक मार्च अपना बजट पास नहीं कर पायेंगे। अब जो कार्य-क्रम आपके सामने हैं उसके अनुसार २५ जुलाई तक बजट पास कर देना चाहिये। एक बात उन्होंने कही कि मुझे डर है शायद कौंसिल १४ दिन तक बहस करने के अपने वैधानिक अधिकार इस्तेमाल करें। मेरा कहना यह है कि आप जानते हैं कि ३१ जुलाई तक बजट पास करने की सीमा है तो सदन के बजाय १६ जून के पहली जून से या २५–२६ मई से ही बुलाना चाहिये था ताकि १४ दिन का समय देने में भी आपको कोई आपत्ति न होती। तो इनकी जो यह इन्टेलेक्युचुअल बैंकरप्ट्सी है इसकी जिम्मेवारी हमारे ऊपर नहीं है। हम इसके जिम्मेदार नहीं हैं लिहाजा मैं आपसे यह कहना

[श्री नवल किशोर]

चाहता हूं कि सरकार की जो अक्ल की कमी है उसको आप सब्स्टीयूट करने की कृपा करें। इस सम। जान बूझकर जो इन्होंने गलती है इसका खामियाजा इन्हें उठाने दें। मेरा कहना यह है कि सरकार जानती थी कि ३० जुलाई तक के लिये वोट आन एकाउन्ट है। तो मैं आप से आशा करता हूं कि सरकार कि जो इनटेलेक्युचुअल बैंकरप्ट्सी है उसको आप सब्स्टीट्यट करने की कोशिश न करें।

श्री हेमवती नन्दन बहुगुणा (जिला इलाहाबाद)—

श्रीमन्, जहां तक लेखानुदान का सम्बन्ध है, जिन परम्पराओं का जिक्र माननीय न्याय मंत्री ने किया, उसमें दो रायें नहीं हैं कि लेखानुदान को कभी गिराया नहीं जाता और यही माननीय त्रिलोकीसिंह जी ने भी कहा था। इस लेखा अनुदान को गिराया जायगा इसका कोई प्रश्न ही नहीं उठता है। लेखानुदान को गिराने की कोई परम्परा नहीं है और हम भी चाहते हैं कि लेखानुदान पास किया जाय। आप दूर क्यों जाते हैं, जब मैंने ६७ के मार्च मास में लेखानुदान पेश किया था तो मेरी अपील को माननीय विकल जी ने स्वीकार कर लिया था और उस पर वोट नहीं हुआ था तो हम उस परम्परा को चुनौत नहीं देते हैं। लेकिन एक बात इस लेखानुदान को पेश करने के सम्बन्ध में माननीय न्याय मंत्री ने बतलायी कि कौंसिल यह कर सकती है, वह कर सकती है। तो इसमें डर की कौन सी बात है। पहले आप कौंसिल का रुख तो २५ और ३१ जुलाई के बीच में देख लेते। एक दूसरे के प्रति ऐसा विश्वास कर लेना कि कौंसिल वाले ऐसा कर सकते हैं, यह उचित नहीं मालूम होता। मान्यवर, मैं माननीय मंत्री जी की नीयत पर शक नहीं करता। उनकी नीयत पर शक करने की गुंजायश न होने के सब कारणों के बावजूद मैं कहता हूं क्या यह ठीक नहीं था कि वे पहले उस सदन को विश्वास में ले लेते और उस वक्त लेखानुदान लाते? इस प्रदेश के प्रशासन को चलाने में हमें उनसे कम दिलचस्पी नहीं है। पहली तारीख को वेतन मिल सके, उनके दफ्तर चलते रहे, घंटी बजती रहे सब व्यवस्था करने को हम तैयार हैं, लेकिन मैं केवल यह कहना चाहता हूं कि यह समय नहीं जब इस लेखानुदान को यहां पर प्रस्तुत किया जाय और यदि नहीं तो फिर अनावश्यक समय पर किसी कार्य को सदन में लाने की क्या जरूरत है। क्या माननीय वित्त मंत्री जी इसको उचित नहीं समझते कि आवश्यकता पड़े तो इसे २५ और ३१ जुलाई, के बीच प्रस्तुत कर दिया जाय। मुझे ऐसा लगता है कि ये एप्रोप्रिएशन बिल को पास कराकर हमको नमस्कार करके लखनऊ जल्द खाली कराना चाहते हैं लेकिन उन्हें मालूम नहीं है कि २५ तारीख से पहले लखनऊ कौन खाली करेगा। लेकिन अगर ऐसी तबियत है तो इसमें और आपत्तिजनक बात पैदा हो सकती है। इसलिये इस लेखानुदान को आज न लेकर २५ और ३१ जुलाई के बीच में किसी दिन प्रस्तुत किया जाय।

श्री चन्द्र भानुगुप्त (जिला अल्मोड़ा)—

अध्यक्ष महोदय, मैं पंडितों की बहस में नहीं पड़ना चाहता हूं। जैसा कि अभी न्याय मंत्री जी ने कहा, उससे विदित होता है कि उनको डर है कि कदाचित कौंसिल समय से एप्रोप्रिऐशन बिल को पास न करें। इस आशंका से भयभीत होकर इस बिल को इस सदन के समक्ष प्रस्तुत करना चाहते हैं तो मैं अपने दल की ओर से और इस दल के नेता की हैसियत से उन्हें और उनकी सरकार को आश्वासन देता हूं कि हमारे साथी उस एप्रोप्रिएशन बिल का विरोध नहीं करेंगे और समय के अन्दर पास करेंगे।

श्री अध्यक्ष—

मैं समझता हूं कि माननीय नेता विरोधी दल के इस वक्तव्य के पश्चात् मुझे विस्तार में कुछ कहने की आवश्यकता नहीं रह जाती है और इस संबंध में जो बात की थी वह समाप्त हो जाती है। लेकिन माननीय कृष्णानन्द राय जी ने जो दो बातें कहीं, एक वैधानिक और एक परम्परा की, उसमें परम्परा का औचित्य जो है, उस पर तो कुछ कहना

नहीं है लेकिन जो वैधानिक आपत्ति थी उस पर मैं इतना ही कहना चाहता हूं कि जब इस सदन में बजट प्रस्तुत हुआ था उस समय माननीय नवल किशोर जी ने आपत्ति उठायी थी उस समय मैंने कुछ विचार जो व्यक्त किये थे वे औबिटर डिक्टा के रूप में थे लेकिन आज की स्थिति को वे कवर करते हैं। अगर मैं उन्हीं शब्दों को पढ़ दूं तो आज की स्थिति साफ हो जायगी। हमारे संविधान की धारा २०६ जो है उसमें स्पष्ट दिया हुआ है, ऐसी स्थिति जैसी आज सदन के समक्ष विद्यमान है, उसके लिये वह लागू है। उसमें दिया हुआ है कि "to make any grant in advance in respect of the estimated expenditure for a part of any financial year pending the completion of the procedure prescribed in Article 203 for the voting of such grant and the passing of the Law in accordance with the provisions of Article 204 in relation to that expenditure." मैंने उस समय भी कहा था कि हाउस आफ कामन्स में जो परम्परा है उसी के आधार पर हमारे संविधान की धारा २६ है। वहां की यह परम्परा है कि बजट प्रस्तुत हो जाता है। प्रस्तुत हो जाने के बाद (पेंडिंग कम्पलीशन) उसके पास हो जाने तक के लिये वे वोट आन एकाउन्ट ले आते हैं और उससे समय मांग लेते हैं। फिर वहां पर हमारी प्राक्कलन समिति के समान बेज एंड मीन्स समिति है, जैसा कि मैंने उस रोज भी जिक्र किया था कि हमारे वहां की सदन की एस्टीमेट्स कमेटी ने यह मांग की थी कि जब बजट प्रस्तुत हो वोट आन एकाउन्ट के द्वारा समय मांग लिया जाय और समय मांग कर उस प्राक्कलन समिति को समय मिले ऐग्जामिन करने का। उसकी छनी हुई सम्मति इस सदन के सामने आ सके। तो अब यह जो परम्परा पड़ रही है मैं तो समझता हूं कि उस दिशा में ले जाने के लिये सहायक होगी और एक स्वस्थ परम्परा है और सर्वथा नियमानुकूल है। अब तक जो वोट आन एकाउन्ट मांगा जाता था वह उसके विपरीत मांगा जाता था। आज की स्थित कांस्टीट्यूशन की धारा २०६ में अपेक्षित है। इसलिये वैधानिक आपत्ति बिलकुल निर्मूल है।

श्री चन्द्रभानु गुप्त––

जब मैंने विचार इस विषय में व्यक्त किया तो वह तो उसके जवाब में था जो कि न्यायमंत्री ने अपने विचार प्रकट किये। अब जो यहां यह बिल प्रस्तुत किया जा रहा है मैं उसका विरोध नहीं करता। यदि वह चाहते हैं तो यह सदन अभी से पास कर दे मुझे कोई आपत्ति नहीं है।

श्री हेमवती नन्दन बहुगुणा––

हम लोग वापस लेते हैं अपनी आपत्ति।

श्री अध्यक्ष––

अगर आप आवश्यक समझें तो यह प्रस्तुत हो, और अगर आप आवश्यक न समझें तो प्रस्तुत भी न हो।

मुख्य मंत्री (श्री चरण सिंह)––

मुझे तो कोई आपत्ति नहीं है। बिना प्रस्तुत किये हुए पास हो जाय तो अच्छा है।

श्री अध्यक्ष––

माननीय वित्त मंत्री, आप प्रस्तुत कीजिये।

वित्त मंत्री (श्री राम स्वरूप वर्मा,––

अध्यक्ष महोदय, मैं आपकी आज्ञा से वित्तीय वर्ष १९६७–६८ के लिये द्वितीय लेखानुदान को प्रस्तुत करता हूं।

श्री अध्यक्ष––

अब अगर नेता विरोधी दल, जल्दी न हो . . .

श्री चन्द्रभानु गुप्त—

अगर जल्दी हो तो हम इसको अभी पास करने के लिये तैयार हैं।

श्री अध्यक्ष—

तो मैं इसकी अनुमति देता हूं कि नेता सदन और नेता विरोधी दल की अनुमति होने के बाद में यह नियम निलंबित कर सकता हूं और आप इस को प्रस्तुत कर दें।

मेरे सामने एक कठिनाई आ गयी है। वह जो ऐप्रोप्रिएशन बिल छप कर आ रहा है वह अभी वितरित नहीं हो पाया है।

अनेक सदस्य—(बिना उसी के पास कर देंगे।)

श्री राम स्वरूप वर्मा—

अध्यक्ष महोदय, मैं आपकी आज्ञा से अगस्त, १९६७ के महीने में १९६७-६८ के द्वितीय लेखानुदान के साथ संलग्न अनुसूची में दिये हुये प्रत्येक विभाग या सेवा या खर्च की मद के संबंध में होने वाले अनुमानित व्यय को चुकाने के लिये राज्यपाल (गवर्नर) महोदय को इस लेखानुदान द्वारा उतनी धनराशि दी जाय जो ७८,०३,७२,००० रु० से अधिक न हो।

श्री अध्यक्ष—

प्रश्न यह है कि अगस्त, १९६७ के महीने में १९६७-६८ के द्वितीय लेखानुदान के साथ संलग्न अनुसूचची में दिये हुए प्रत्येक विभाग या सेवा या खर्च की मद के संबंध में होने वाले अनुमानित व्यय को चुकाने के लिये राज्यपाल (गवर्नर) महोदय को इस लेखानुदान द्वारा उतनी धनराशि दी जाय जो ७८,०३,७२,००० रुपये से अधिक न हो।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और स्वीकृत हुआ।)

श्री अध्यक्ष—

विनियोग विधेयक तो ५ बजे ही लेना पड़ेगा।

श्री नवल किशोर—

विनियोग विधेयक का क्या हुआ ?

श्री अध्यक्ष—

वह बाद में पेश होगा।

श्री नवल किशोर—

यह बात तो साफ हो गयी कि नेता विरोधी दल की तरफ से कोई कमी नहीं रही और अब जो कमी रही, वह सरकार की रही।

कानपुर तथा मेरठ विश्वविद्यालय अधिनियम, १९६५ की धारा ५० की उपधारा (१) के खंड (कक) के अन्तर्गत प्रख्यापित आदेश

उद्योग उपमंत्री (श्री हिम्मत सिंह)—

अध्यक्ष महोदय, मैं शिक्षा (ग-१) विभाग की विज्ञप्ति संख्या ग-१-४४७६/१५-६० (४१) १९६६, दिनांक २८ जून, १९६७ द्वारा कानपुर तथा मेरठ विश्वविद्यालय अधिनियम, १९६५ की धारा ५० की उपधारा (१) के खंड (कक) के अन्तर्गत प्रख्याप्ति आदेश, को उक्त धारा ५० की उपधारा (२) के अनुसार सदन के पटल पर रखता हूं।

*छापा नहीं गया।

यू० पी० मोटर वेहिकिल्स (छठवां संशोधन) नियमावली, १९६६

मुख्य मंत्री (श्री चरणसिंह)—

अध्यक्ष महोदय, मैं परिवहन विभाग की विज्ञप्ति संख्या ५३०८-टी-३०-बी-१२०-पी-६३, दिनांक ५ जून, १९६७ द्वारा प्रख्यापित यू०पी० मोटर वेहिकिल्स (छठवां संशोधन) नियमावली, १९६६ को मोटर वेहिकिल्स ऐक्ट, १९३ की धारा १३३ की उपधारा (३) के अनुसार सदन के पटल पर रखता हूं ।

यू० पी० मोटर वेहिकिल्स (सोलहवां संशोधन) नियमावली, १९६६*

मुख्य मंत्री (श्री चरण सिंह)—

अध्यक्ष महोदय, मैं परिवहन विभाग की विज्ञप्ति संख्या ३४२-टी-३०ख-९(५३)-६२, दिनांक २५ मई, १९६७ द्वारा प्रख्यापित यू० पी० मोटर वेहिकिल्स (सोलहवां संशोधन) नियमावली, १९६६ को, मोटर वेहिकिल्स ऐक्ट, १९३९ की धारा १३३ की उपधारा (३) के अनुसार सदन के पटल पर रखता हूं।

उत्तर प्रदेश जिला परिषद् तथा क्षेत्र समिति (बजट तथा सामान्य लेखा (संशोधन) नियमावली, १९६७*

कृषि उपमंत्री (श्री महीलाल)—

मैं पंचायती राज विभाग की विज्ञप्ति संख्या ३२१-बी/३३/-२-११(६)/६६ दिनांक २६ मई, १९६७ द्वारा प्रख्यापित उत्तर प्रदेश जिला परिषद् तथा क्षेत्र समिति (बजट तथा सामान्य लेखा) (संशोधन) नियमावली, १९६७ को, उत्तर प्रदेश क्षेत्र समिति तथा जिला परिषद अधिनियम, १९६१ की धारा २३७ की उपधारा के (३) अनुसार सदन के पटल पर रखता हूं ।

उत्तर प्रदेश राजस्व वसूली नियमावली, १९६६*

राजस्व उपमंत्री (श्री राजेन्द्र सिंह यादव)—

अध्यक्ष महोदय, मैं राजस्व विभाग की विज्ञप्ति संख्या २१५८(एम) १-घ-१०५७-डी-६५, दिनांक ५ जुलाई, १९६६ द्वारा प्रख्यापित उत्तर प्रदेश राजस्व वसूली नियमावली, १९६६ को, रेवेन्यू रिकवरी ऐक्ट १८९० की धारा ११ की उपधारा (२) के अनुसार सदन के पटल पर रखता हूं।

श्री शिवगोपाल तिवारी द्वारा जनसंघ दल से त्याग पत्र देने के सम्बन्ध में घोषणा

श्री अध्यक्ष—

मैं एक सूचना देना चाहता हूं कि माननीय शिव गोपाल तिवारी सदस्य, विधान सभा द्वारा मुझे एक पत्र मिला है जिसमें उन्होंने यह सूचना दी है कि नाना जी देशमुख के तानाशाही रवैये से क्षुब्ध हो कर वह जनसंघ दल तथा संयुक्त विधायक दल से त्याग पत्र दे रहे हैं।

श्री राममूर्ति अंचल (जिला शाहजहांपुर)—

मेरा निवेदन है कि उनका पत्र पूरा पढ़ दिया जाय।

---

*छापी नहीं गयी

श्री अध्यक्ष—

उनका वह पत्र २, ३ पेज का है। वह विस्तार से लिखा हुआ है। इस सदन की यह परम्परा रही है कि जब कोई मिनिस्टर त्याग पत्र देता है तो उसे वक्तव्य देने का अधिकार रहता है, लेकिन जब कोई एक सदस्य एक पार्टी से दूसरी पार्टी में जाता है तब उसके द्वारा स्टेटमेंट देने की परम्परा नहीं रही है। इसमें अपवाद केवल २,३ अवसर पर हुआ है। एक तो आचार्य नरेन्द्र देव ने ऐसा किया था। कांग्रेस की तरफ से सामूहिक रूप से आचार्य जुगल किशोर ने वक्तव्य दिया था और वर्तमान मुख्य मंत्री चरण सिंह ने वक्तव्य दिया था जबकि एक से अधिक एक समूह के रूप में सदस्यों ने ऐक्शन लिया था, उस वक्त वह स्टेटमेंट पढ़ने का अधिकार दिया गया था। मैं पूरे वक्तव्य को नहीं पढ़ूंगा फिर भी मैंने संक्षेप में आपको बता दिया। जो आखिरी लाइन थी, जो उसका आपरेटिव पोर्शन था, वह मैंने पढ़ कर सुना दिया (व्यवधान)

(श्री शिवगोपाल तिवारी के खड़े होकर माइक से अलग बोलने पर)

श्री अध्यक्ष—

आप माइक पर बोलिये।

श्री शिवगोपाल तिवारी—

मैंने आपसे अपने पत्र में प्रार्थना की है कि मेरे इस पत्र को सदन में सदस्यों की जानकारी के लिये सुना दें। इसमें आपकी बड़ी कृपा होगी।

श्री अध्यक्ष—

माननीय तिवारी जी, आपने इस समय सदन में भी मुझसे यह आग्रह किया और मेरे कक्ष में भी पधार कर बहुत जोरदार आग्रह किया था। (व्यवधान) गलत बातों में कम्पटीशन करना अच्छा नहीं है। कृपा कर के शांति स्थापित हो तब मैं कह सकूंगा। तो माननीय तिवारी जी म खुश होता, आपकी इच्छा की पूर्ति करने में। मैंने उसका सारांश पढ़ कर सुना दिया। अब मैं पूरा पत्र जो २–३ पेज में है, नहीं सुना पाऊंगा। मैंने उसका आपरेटिव पोर्शन सुना दिया।

श्री हेमवतीनन्दन बहुगुणा (जिला इलाहाबाद)—

एक व्यवस्था का प्रश्न है कि इस माननीय सदन के अगर कोई माननीय सदस्य अपना दल बदलते हैं तो उसके कांस्टीटुएंट्स को जानने का हक होता है कि क्यों उन्होंने दल बदला। तो जो पत्र माननीय शिवगोपाल तिवारी ने लिखा है, उसको आप पूरा न भी पढें तो क्या उस पत्र को समाचार-पत्रों म दिया जा सकता है ताकि कहीं ऐसा न हो कि वह बात गुमसुम रह जाय और उस माननीय सदस्य को क्यों उन्होंने यह कदम उठाया यह बताने का मौका न मिल ? तो अगर एसा माननीय सदस्य करें तो उचित होगा या नहीं ?

श्री उग्रसेन (जिला देवरिया)—

अखबार वालों की व्यवस्था आपसे क्यों पूछ रहे हैं? (शोर) अगर माननीय बहुगुणा व्यवस्था का प्रश्न उठा सकते हैं तो उग्रसेन भी उठा सकते हैं। (और शोर)

श्री अध्यक्ष—

आप कृपा करके स्थान ग्रहण करें।

श्री उग्रसेन—

आपके कहने से बैठ जाता हूं, इनके कहने से नहीं।

श्री अध्यक्ष—

अभी कुछ क्षण पहले इस सदन में बड़ी अच्छी परम्परा का सृजन हुआ (शोर) बड़ा अच्छा और शांतिपूर्ण वातावरण बना और बड़ी उदारता का आदान प्रदान हुआ। अब ऐसी शक्ल में कुछ ही क्षण के बाद उस वातावरण के विपर त आचरण करना इस सदन की गरिमा को नहीं बढ़ाता है। बड़ा दुख है, अगर इस तरह की परम्परा इस सदन की पड़ गई कि चारों तरफ से हल्ला होने लगे और माननीय सदस्य खड़े हो जायं और वे अपने हाथ में कानून ले कर कहने लगें, तो यहां बैठे हुये व्यक्ति के हाथ में एक ही चारा रह जाता है कि वह सदन को स्थगित कर दें। मैं माननीय सदस्यों से आग्रह करता हूं कि इसका अवसर न आये तो अच्छा है। इससे माननीय सदन की गरिमा बढ़ती नहीं है। माननीय उग्रसेन जी यदि कोई व्यवस्था का प्रश्न उठाना चाहें तो अवश्य उठायें। लेकिन माननीय बहुगुणा जी ने जो व्यवस्था उठाई है, उसका जवाब दे दूं।

श्री उग्रसेन—

मान्यवर, मैं ऐसा समझता हूं कि मेरी व्यवस्था के प्रश्न का उत्तर आपके जवाब में आ जायेगा, इस आशा से मैं बैठता हूं।

श्री अध्यक्ष—

यह तजुर्बेकार सदस्य में और कम तजुर्बेकार सदस्य में फर्क है। माननीय बहुगुणा जी ने पूछा कि जो पत्र आया है वह गुपचुप रहेगा या सदन में आ गया। यह सदन में आ गया है। इसमें जो आरोप लगाये हैं उसकी जिम्मेदारी माननीय सदस्य की रहती है लेकिन यह सदन की प्रापर्टी हो गया। मैंने पढ़ा नहीं वह अलग चीज है। लेकिन मैंने आपरेटिव पोर्शन पढ़ दिया।

१९६७-६८ के आयव्ययक में अनुदानों के लिए मांगों पर मतदान—अनुदान संख्या ३७—परिवहन तथा अनुदान संख्या ५१—सड़क परिवहन तथा अन्य योजना पर पूंजी परिव्यय

मुख्य मंत्री (श्री चरणसिंह)—

अध्यक्ष महोदय, मैं राज्यपाल महोदय की सिफारिश से प्रस्ताव करता हूं कि ३१ मार्च, १९६८ को समाप्त होने वाले वर्ष में अनुदान संख्या ३७—परिवहन के अन्तर्गत होने वाले परिव्ययों को चुकाने के लिये आवश्यक धनराशि की पूर्ति के लिये लेखानुदान द्वारा स्वीकृत धनराशि के अतिरिक्त २१,७३,६२,५०० रुपये से अनधिक धनराशि स्वीकृत की जाये।

अध्यक्ष महोदय, राज्यपाल महोदय की सिफारिश से मैं प्रस्ता करता हूं कि ३१ मार्च, १९६८ को समाप्त होने वाले वर्ष में अनुदान संख्या ५१—सड़क परिवहन तथा अन्य योजना पर पूंजी परिव्यय के अन्तर्गत होने वाले परिव्ययों को चुकाने के लिये आवश्यक धनराशि की पूर्ति के लिये लेखानुदान द्वारा स्वीकृत धनराशि के अतिरिक्त ३,१०,०३,४०० रुपये से अनधिक धनराशि स्वीकृत की जाय।

श्री राजा राम (जिला देवरिया)—

मान्यवर, मैं आपकी आज्ञा से कटौती का प्रस्ताव जो निम्नलिखित है, प्रस्तुत कर रहा हूं—"सम्पूर्ण अनुदान संख्या ३७" के अधीन मांग की धनराशि घटा कर एक रुपया कर दी जाय।

[श्री राजाराम]

कमी करने का उद्देश्य—(१) प्रदेश के राजकीय परिवहन विभाग को अधिक उपयोगी बनाना, (२) ट्रांस्पोर्ट विभाग और रोडवेज विभाग में अधिक समन्वय पैदा करना, (३) रोडवेज के श्रमिकों की नौकरी की शर्तों और अन्य मांगों को पूरा करना। (४) रोडवेज में सभी श्रम कानूनों को ठीक से कार्यान्वित और लागू करना।

(कटौती के अन्य प्रस्तावों के लिए देखिये नत्थी 'घ' आगे पृष्ठ ८८१-८८२ पर)

मान्यवर, यह कटौती का प्रस्ताव गया और उस वक्त हमारे परिवहन मंत्री जी जो ग्रांट रखने वाले थे, वह माननीय मानसिंह जी थे। लेकिन कटौती का प्रस्ताव जातेही मानसिंह जी की कटौती हो गयी। अब हमारे माननीय मुख्य मंत्री ने इस विभाग को लिया है। बड़ा अशुभ मालूम होता है। मेरे व्याख्यान के बाद, आपके नीचे से जमीन खिसक रही है, आपकी भी कहीं कटौती न हो जाय। क्यों मैं ऐसा कह रहा हूं यह मेरी इन बातों पर आधारित है। एक शब्द ग्रांट के संबंध में कह देना चाहता हूं। ट्रांस्पोर्ट की बहुत ही महत्वपूर्ण ग्रांट है। इससे जो प्रदेश की जनता है, उसकी सुख सुविधा के लिए, प्रदेश की आर्थिक वृष्टि से आगे ले जाने के लिये जैसे इंडस्ट्री आवश्यक है, जैसे एग्रीकल्चर का विकास आवश्यक है वैसे यातायात का विकास आवश्यक है। जो प्रदेश आर्थिक दृष्टि से विकसित हो रहा है, उसका कच्चा और तैयार माल एक जगह से दूसरी जगह आसानी से भेजा जा सके, इसकी व्यवस्था करना यातायात पर है। दो ग्रांटें हमारे सामने हैं ३७ और ५१। दोनों में जो टोटल अनुदान की धनराशि मांगी गयी है वह बहुत अधिक है। पिछली सरकार का जो अनुमानित व्यय था वह था ३२ करोड़ ९३ लाख रुपये और अब जो सरकार रुपया चाहती है वह है ३६ करोड़ ६० लाख। यह ३६ करोड़ रुपया काहे के लिये मांगा गया है? मैं समझता हूं कि ठीक ही हुआ माननीय मुख्य मंत्री ने व्याख्या नहीं की क्योंकि बहुत सी चीजें बीस साल की कही गयीं। लेकिन कांग्रेस सरकार जब से आयी, तब से इसका राष्ट्रीयकरण किया और इसमें काफी विकास किया इसलिये व्याख्या के लिये गुंजायश थी नहीं। आप कोई नया काम करने नहीं जा रहे हैं। श्रमिकों की सुविधा के लिये, यात्रियों की सुविधा के लिये कोई अधिक काम नहीं करने जा रहे हैं न बसों में ज्यादा सहूलियतें देने जा रहे हैं लेकिन पैसा चाहते हैं। जो कांग्रेस ने खर्च किया उसका अनुमानित व्यय था ३२ करोड़ और आप चाहते हैं, ३६ करोड़ लेकिन यह रुपया है कहां? अनुदान संख्या ३७ के अन्दर एक लेखा शीर्षक है ५७, उसके अन्दर दो करोड़ और कुछ उचंत खाते में है। इसमें दो और खाते हैं। उनमें १ करोड़ रुपया उचंत खाते में है। आज तक मैंने यह सुना था कि प्राइवेट लोग उचंत खाता रखते थे, लेकिन सरकार ने भी ३ करोड़ का उचंत खाता रख दिया है। परिवहन विभाग सबसे बड़ा इम्प्लायर है। यह तो समझ में आता है कि ५० लाख रुपया आप श्रमिकों के मंहगाई भत्ते में वृद्धि के लिये मांगते हैं। लेकिन आप सुधार ट्रांसपोर्ट में कुछ नहीं करना चाहते। कोई आपका सुझाव नहीं है कि आप कोई समाजवादी कदम उठाने जा रहे हैं या मजदूरों के लिये कुछ करने जा रहे हैं। आप मजदूरों के लिये बोनस और ग्रेच्युटी आदि की भी कोई व्यवस्था नहीं कर रहे हैं। इसलिये मेरा प्रस्ताव है कि इस बजट में रुपया कम किया जाये। इस बजट में कुछ कटौतियां भी हुई है। इसमें ड्राइवरों को प्रशिक्षण देने की बात थी उसमें भी ४० हजार रुपया कम कर दिया गया है। पर्यटन विभाग जो है, यह यातायात का एक बड़ा महत्वपूर्ण आस्पेक्ट है, जिससे काफी आमदनी होती है और यात्रियों को सुविधायें होती हैं, उसमें भी रुपये की कटौती की गई है। उसी तरह से मोटर आदि के प्राविधिक निरीक्षण में ६० हजार रुपये की कटौती की गयी है। एक तरफ तो आप ४ करोड़ रुपया इस बजट में और अधिक मांगते हैं और दूसरी तरफ आप कटौती भी कर रहे हैं।

अब मैं बसों की व्यवस्था के बारे में सदन में कुछ कहना चाहता हूं। अपने प्रदेश में जब कांग्रेस सरकार आई, जिस समय प्रदेश में सड़कों की हालत बहुत खराब थी, उसने २७ हजार किलोमीटर पक्की सड़कें बनवाई। यह कांग्रेस सरकार की प्रदेश को अनुपम देन है।

यह आपने नहीं किया है। इस प्रकार १८,४३७ किलोमीटर पर सरकारी बसें चलती हैं और केवल ८,५६३ किलोमीटर पर प्राइवेट बसें चलती हैं। इसमें भी मैं कहना चाहता हूं कि सरकार का जो बजट है, वह क्या समाजवादी है। एक तरफ हम कहते हैं कि हमारे पास पैसा नहीं है दूसरी तरफ हम बजट में पैसा बढ़ाते हैं। जब कि कांग्रेस सरकार ने १८,४३७ किलोमीटर पर बसें चलाई थीं, उसका बजट इतना बड़ा नहीं था। इस समय १८,४३७ किलोमीटर सड़कों पर ३,५९८ सरकारी बसें चलती हैं और ८,५६३ किलोमीटर सड़क पर ४,४५० प्राइवेट बसें चलती हैं। इस अनुपात को देखते हुये प्राइवेट बसें अधिक चलती हैं जबकि १८,४३७ किलोमीटर पर ३,५९८ बसें चलती हैं, तो प्राइवेट बसों की संख्या बहुत अधिक है। यह काम केवल २ हजार बसों से चल सकता है। करीब २,५०० प्राइवेट बसों को अधिक परमिट दिया गया है जो ठीक नहीं है। एक बस की कीमत करीब ५०,००० आती है। इस प्रकार से २,५०० बसों में करीब १२ १/२ करोड़ रुपया फंसा हुआ आइडिल पड़ा हुआ है और फिर भी सरक र उदारता के साथ प्राइवेट बसों को और परमिट देने जा रही है। इससे और भी रुपया आइडिल हो जाएगा। इस प्रदेश की स पत्ति आइडिल पड़ी हुई है। इस प्रदेश का १२ १/२ करोड़ रुपया आइडिल पड़ा हुआ है। पता नहीं यह सरकार की क्या नीति है। इसका ना ा तो बहुत था समाजवाद। ये एक तरफ तो कैपिटल ढूंढ रहे हैं, कहते हैं लगान माफी के लिये हमें पैसे की तलाश है, लेकिन हम उन्हें बताते हैं कि उनके हाथों रुपया बेकार पड़ा हुआ है जिसका आप उपयोग कर सकते हैं बसों की और प्रदेश की तरक्की के लिये किन्तु आ। यह करते नहीं हैं। इस विभाग का अपना एक आर्गनाइजेशन है। ट्रांसपोर्ट कमिश्नर होता है, उसके नीचे तीन विभाग हैं--टेक्निकल, जनरल ऐडमिनिस्ट्रेशन और रजिस्ट्रेशन। मैं कहना चाहता हूं कि आपने ट्रांसपोर्ट कमिश्नर का पद तो एक आई० सी० एस० अफसर को दे रखा है लेकिन डिप्टी ट्रांसपोर्ट कमिश्नर का भी पद आपने क्यों आई०सी०एस० आफिसर को नहीं दिया है ? डिप्टी ट्रांसपोर्ट कमिश्नर पद पर जनरल मैनेजर नीचे से तरक्की करके पहुंचता है। तो जब ये डिप्टी कमिश्नर मैनेजर्स के तमाम मामले देखते है तो वे उनके साथ पक्षपात किया करते हैं, जो स्वभाविक है। इसलिये इसमें मेरा सुझाव है कि संगठन के मामले में इतने बड़े आर्गनाइजेशन में डिप्टी ट्रांसपोर्ट कमिश्नर के पद पर भी आपको आई० सी० एस० रैंक का ही आदमी रखना चाहिये। क्या दिक्कत पड़ रही है। रीजन बढ़ाये जा रहे हैं। जनरल मैनेजर्स बढ़ते जायेंगे तो खर्चा बढ़ता जायेगा। दूसरी तरफ मजदूर परेशान होता जा रहा है। उनका ट्रांसफर हो जाता है और जब नयी जगह जाते हैं तो उसकी सर्विस नयी हो जाती है, लोग कहने लगते हैं कि इस स्थान के लिये तुम नये हो और इस प्रकार उसके प्राविडेंट फंड का मामला दिक्कत में पड़ जाता है। एक जगह से दूसरी जगह ज ने में उसकी कटौतियों में और पेमेंट में विलम्ब होता है।

दूसरी व्यवस्था इनके यहां तीन तरह के प्राविडेंट फंड तीन वर्गों के लिये है। जो जी० एम० और ए० जी ० एम० के दफ्तर में काम करने वाले हैं उनके लिये गवर्नमेंट प्राविडेंट फंड स्कीम लागू है। जो ट्राफिक में काम करते हैं उनके लिये एम्प्लाईज प्राविडेंट फंड स्कीम लागू है और जो सुपरवाइजरी स्टाफ है, उनके लिये कंट्रीब्यूटरी प्राविडेंट फंड है। क्यों नहीं इन तीनों को एक कर दिया जाता जिससे श्रमिकों में आपस में विभेद न पैदा हो ? इनके यहां विभेद क्लीनर कंडक्टर और कंडक्टर में है। इसी तरह से टेक्निकल, क्लर्क्स और क्लर्क्स में विभेद है। वही कंडक्टर जब गाड़ी पर काम करता है तब कंडक्टर और जब वर्कशाप में काम करता है तो क्लीनर कंडक्टर होता है। इन दोनों में विभेद को दूर किया जाना जरूरी है।

डेड माइलेज की बात हमारे सामने है। बसें जब चलती हैं तो उन पर जो पेट्रोल खर्च होता है वह तो होता ही लेकिन जब बसेज रिपेयर होने जाती हैं तो वहां न भेजी जाकर दूर के वर्कशाप में भेजी जाती हैं जिससे कि डेड माइलेज बढ़ता है। मैं अपने यहां का उदाहरण दूं। हमारे यहां गोरखपुर में बर्डघाट में वर्कशाप है और गोरखपुर में रीजनल वर्कशाप है।

[श्री राजाराम]

अगर कोई बस खराब होगी तो वह रीजनल वर्कशाप में न जाकर बर्डघाट वर्कशाप में जायेगी। पांच पांच और ६-६ मील का फासला तय करके और इस तरह से डेड माइलेज बढ़ेगा और पेट्रोल पर सारा पैसा खर्च हो जाता है। यह कमी है संगठन की जिसे दूर करना चाहिये।

अब जो अनडिस्बर्स्ड मनी रह जाता है जैसे कोई मजदूर आज कहीं चला गया या नौकरी पर नहीं आया तो वह मनी बजट में पड़ा रहता है। लेकिन यहां नहीं है।

एक बात और देखिये कि जहां पर टिकट दो-दो, चार-चार रुपये रोज के बिकते हैं वहां तो फौरन स्टेशन बन जाते हैं लेकिन जहां लाखों रुपये का टिकट बिकता है वहां हाटा में बस स्टेशन्स नहीं बन रहे हैं जैसे हमारे यहां देवरिया में हाटा, सेवरही, फाजिलनगर, कप्तानगंज हैं जहां काफी यात्री चलते हैं लेकिन कोई स्टेशन नहीं है इसी तरह से आजमगढ़ में कप्तानगंज, फैजाबाद में गोसाईंगंज आदि, यहां पर भी बस स्टेशनों की कोई व्यवस्था नहीं है। पैसा सब उचन्त खाते में रखा हुआ है।

बस स्टेशनों पर फेयर चार्ट्स टंगे नहीं हैं। किराये बढ़ाते जा रहे हैं, गाड़ी बे समय चलती हैं, यात्री परेशान रहता है। गाड़ियों पर ऐडवर्टाइजमेंट का बोर्ड तो लग जाता है लेकिन फेयर चार्ट को लगाने की कहीं पर व्यवस्था नहीं है। वह लगना चाहिये। हम तो कहते हैं कि जब से यह सरकार आयी है बसों के टाईमिंग्ज में इतनी गड़बड़ी हुई हैं जिनका ठिकाना नहीं है। बस टाइमटेबिल्स आपने छापकर बेंचे हैं लेकिन बसें टाइम से चलती ही नहीं। पहले बसें ठीक टाइम से चला करती थीं। लाखों रुपये की आमदनी टाइमटेबिल्स बेंचकर कर ली गयी हैं लेकिन टाइम से बस नहीं चलती हैं। एक बात और बड़े महत्व की है। एक बस का टिकट यदि किसी ने लिया है और वह दूसरी बस पर चढ़ जाता है तो उसको उतार दिया जाता है। वह उसको नहीं ले जाते हैं। तो इस पर भी कुछ ध्यान दिया जाना चाहिये। रोडवेज स्टेशन पर कम से कम इस तरह का इंडिकेशन होना चाहिये जिससे लोगों को यह मालूम हो सके कि यह सब कहां जायगी। इसलिये सूचना पट्ट पर लिखने की व्यवस्था होनी चाहिये। रोडवेज स्टेशन पर शेड नहीं हैं। कहीं मकान नहीं हैं। पानी पीने की व्यवस्था नहीं है। जहां पर टिकट कटता है वहां पर कोई रेलिंग बनी नहीं होती है। औरतों के लिये अलग खिड़की नहीं है। अगर रेलिंग बनी होती तो लोग एक-एक करके जाते और टिकट कटाते और एक-एक करके निकल जाते।

रास्ते में गाड़ी बिगड़ जाती है, यात्रियों के लिये बैठने की कहीं पर कोई व्यवस्था नहीं है। यात्री खड़े रहते हैं। अगर पहाड़ पर गाड़ी खराब हो जाय तो वहां पर लूट भी हो सकती है। ऐसी घटना हुई हैं। वहां पर कोई सुनने वाला नहीं है। इसके लिये व्यवस्था होनी चाहिये कि जितनी देर तक गाड़ी बिगड़ी रहे तो जो बसे आती-जाती रहती है वह उसकी मदद करें। ऐसे अवसर के लिये गाड़ी रिजर्व रहनी चाहिये।

प्राइवेट बसेज के लिये मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि यदि यह सरकार करप्शन मिटाना चाहती है तो उन बसेज को नेशनलाइज्ड रूट पर चलने न दिया जाय। जब सरकार के पास बसेज हैं तो प्राइवेट लोगों को क्यों देते चले जाते हैं। जब उन रास्तों को नेशनलाइज्ड किया गया है तो उन पर प्राइवेट लोगों को सुविधा देना ठीक नहीं है। बसेज लेट चलती हैं। बसों में गड़बड़ हो जाती है। रास्ते में बिगड़ जाती हैं। उनका मेन्टीन्स ठीक होना चाहिये। इस तरह से मेन्टीनेन्सेज की ५२ डिपो खुल हैं और ९ रीजन वर्कशाप खुले हैं। एक सेन्ट्रल वर्कशाप कानपुर में रखा गया है। मेरा सुझाव है कि इसकी संख्या को बढ़ाया जाय। गोरखपुर में अगर जरूरत पड़ती है तो कानपुर से समान लाने के लिये आना पड़ता है। कई दिन तक गाड़ी को वहां पर रुकना पड़ता है। मेरा सुझाव है कि मेरठ, गोरखपुर और कानपुर में सेन्ट्रल वर्कशाप होनी चाहिये जिनमें सभी सामान स्पेयर का उपलब्ध रहे। इससे एफिशियेन्सी बढ़ जायेगी और सामान के लिये सब जगह से कानपुर तक दौड़ना नहीं पड़ेगा।

जहां तक एक्सीडेंट की बात है, जून, १९६१ में बदरीनाथ रूट पर जो एक्सीडेंट हुये थे, उनकी जांच करने के लिये एक कमेटी बनाई गई थी जिसमें माननीय मदनमोहन वर्मा, चेयरमैन थे। उसमें हमारे माननीय गेंदा सिंह जी भी एक सदस्य थे। जब यात्री चलते हैं तो सब सुविधा उनको दी जाय तो एक्सीडेंट कम हो सकते हैं। दुर्घटनायें तब होती हैं जब अधिक संख्या में यात्री लेकर बसें चलती हैं। जब वे नेगेलीजेन्टली ड्राइव करते हैं तब दुर्घटनायें हो जाती हैं। ओवरलोडिंग लेकर चलते हैं तब इस तरह की दुर्घटना हो जाती है। जो अफसर उन पर कंट्रोल करते हैं यदि वे अपने ड्राइंग रूम में बैठे रहेंगे और चेक नहीं करेंगे तो दुर्घटना हो जाती है। ए० टी० आई० जो जांच करने वाले है, उन सबका लगाव बना रहे और सब लोग चालू रहे तो कोई एक्सीडेंट नहीं हो सकता है या कम हो सकते हैं। उन एक्सीडेंट्स को कम करने के लिये यह जरूरी है कि उस एक्सीडेंट कमेटी की रिपोर्ट पर ध्यान दिया जाय। हालांकि उसकी रिपोर्ट पब्लिश नहीं हुई है पर उसकी रिपोर्ट पर ध्यान देने की जरूरत है। उस में लिखा है कि प्रायः एक्सीडेंट होते है, वे ड्राइवर की गलती से ही होते हैं। इसलिये ड्राइवर का सेलेक्शन बहुत देख भाल करके करना चाहिये। इसके सम्बन्ध में न्यूयार्क में ४७ में कुछ एक्सीडेंट्स हुये थे। उन एक्सीडेंट्स के सिलसिले में स्वयं डब्लू० एच० ओ० ने डाक्टर एस० ई० मीलर को एक्सपर्ट नियुक्त किया.....

(इस समय १ बजकर २ मिनट पर, अधिष्ठाता, श्री नरेन्द्र सिंह विष्ट पीठासीन हुये।)

और इसके अलावा अपने यहां भी एक एडहाक कमेटी बनी थी १९४९ में जो उत्तर प्रदेश की ट्रांसपोर्ट व्यवस्था पर विचार करने वाली थी। इसी तरह से सेंट्रल गवर्नमेंट की भी एक कमेटी बनी थी जो ट्रान्सपोर्ट के कोआर्डिनेशन पर विचार करने वाली थी। इन सब कमेटियों की राय है कि एक्सीडेंट रोकने के लिये बड़ा जरूरी है कि ड्राइवर्स का सेलेक्शन ठीक से हो, उन का फिजिकल और मेंटल एक्जामिनेशन ठीक से होना चाहिये, उनकी ट्रेनिंग ठीक से होना चाहिये और उनको रेफ्रेश करने की व्यवस्था भी होनी चाहिये। लेकिन पूरे बजट में इसकी कोई व्यवस्था मुझे दिखायी नहीं दी। पिछले वर्षों में कांग्रेस ने शुरुआत की थी कि ड्राइवर्स की ट्रेनिंग का इंतजाम किया गया, लेकिन इस ग्रान्ट में उसकी भी कोई व्यवस्था नजर नहीं आती। बदरीनाथ में जो एक्सीडेंट हुआ था उसे ध्यान में रखते हुये इस कमेटी का एक सजेशन और था और वह यह कि बस स्टेशन के पास शराब की दूकाने नहीं होनी चाहिये। ड्राइवरों के लिये आवश्यक रूप से हर स्टेशन पर रेस्टिंग रूम होने चाहिये, रिक्रियेशनल सेन्टर होने चाहिये और प्रापर चेकिंग होनी चाहिये ताकि ओवर लोडिंग न होने पाये। उनकी तनख्वाहें और बोनस समय से उनको मिल जाना चाहिये।

इसी तरह से यात्रियों के बारे में क्या हो रहा है वह भी मैं बताना चाहता हूं। यात्रियों के लिये भी जरूरी है कि सरकार उनको कुछ सुविधायें दे। इस प्रदेश के करोड़ों आदमी बसों से यात्रा करते हैं। उनके जीवन और उनकी आर्थिक स्थिति से इस यातायात का संबंध है। यह जरूरी है कि बसें टाइम से खुलें। स्टेशन बहुत दूर-दूर बने हुये हैं, इसलिये बीच में यदि कोई सदस्य यहां का लिख कर देता है अथवा यात्री रिक्वेस्ट करते हैं तो हाल्ट स्टेशन बनाये जाने चाहिये। मेले के समय स्पेशल इन्तजाम होना चाहिये। किराया रात-दिन बढ़ता जा रहा है इसलिये यात्रियों की सीटों की व्यवस्था भी ठीक होनी चाहिये। वे कंफर्टेबिल होनी चाहिये। केवल मथुरा से दिल्ली तक की बस एअर कंडीशन्ड करने से काम नहीं चलेगा। इसे बढ़ाना चाहिये। टिकटों पर रेट प्रिंट होना चाहिये और टिकट टाइम से ईश्यू किया जाना चाहिये। टिकट बांटने के लिये समय निश्चित होना चाहिये। इसी प्रकार रिजर्वेशन आफ सीट्स की व्यवस्था भी होनी चाहिये। जो लोग दफ्तरों में काम करते हैं और बसों से आते जाते हैं उनके लिये यह आवश्यक है कि कम्प्लेन्ट बुक आसानी से उपलब्ध रहनी चाहिये। स्टेशन्स पर टी स्टाल, फलों के स्टाल आदि होने चाहिये और सब से ज्यादा जरूरी है कि स्टाफ को कर्टियस होना चाहिये यात्रियों के प्रति। यह सरकार का ट्रान्सपोर्ट विभाग सब से बड़ा इम्प्लायर है।

इसे माडल इम्प्लायर बनना पड़ेगा, एक आदर्श सेवायोजक बनना पड़ेगा। प्राइवेट बसों से अधिक सुविधा सरकारी बसों द्वारा यात्रियों को मिलनी चाहिये।

श्री अधिष्ठाता--

आप कितना समय और लेंगे ? ४ मिनट में समाप्त करिये।

श्री राजाराम--

मुझे १५ मिनट और दे दीजिये। मैं तो सुझाव ही दे रहा हूं।

श्री अधिष्ठाता--

बहुत अच्छा।

श्री राजाराम---

एडहाक कमेटी ऑन नेशनलाइजेशन आफ ट्रान्सपोर्ट---इन कमेटियों ने रिपोर्ट दी है। एडहाक कमेटी ने तो खुलेआम कहा है कि ट्रान्स पोर्ट एक व्यापारिक संस्था सरकार खोलने जा रही है लोगों को सुविधा पहुंचाने की दृष्टि से और इसमें कर्टेसी की भी बात होगी। इसमें कांशसनेस जो लेबर और यात्रियों के अन्दर हो रही है उसके प्रति भी जागरूक रहना होगा तभी बिजनेस चल सकता है---इसलिये ट्रान्सपोर्ट का एक कारपोरेशन बना देना चाहिये। नयी सरकार कहती है कि कारपोरेशन बनाने में देर है। शूगर यूनिट की सिक यूनिट हैं, उनकी बन जाय, टेक्सटाइल की बन जाय---ये तो सेंट्रल गवर्नमेंट का मामला है, लेकिन मैं सजेशन देना चाहता हूं कि डिपार्टमेंटली रन न करके कारपोरेशन बनाकर रन की जायं। कमेटी की राय यह है कि यह कार्मशियल आपरेशन है और इसमें जरूरी है कि यात्री के साथ सिम्पैथिटिकली डील किया जाय। लेबर कांशसनेस जग रही ह। वह देखते हैं कि प्राइवेट एम्पलायर के यहां हर तरह की छुट्टियां मिलें, अगर डिस्प्यूट हो तो लेबर कोर्ट में, कंसीलिएशन बोर्ड में मामला ले जायं, लेकिन यहां डिपार्टमेंट में भक्षक ही रक्षक रहें। इनके खिलाफ इनके यहां ही अपील ले आयेंगे। ये तो रीजंस हैं जिनकी वजह से जरूरी है कि यात्रियों की एक कंसलटेशन कमेटी होनी चाहिये। चूंकि आप एक पार्टी हैं और रेलवे से यातायात में कम्पीट करते हैं इसलिये मेरा सजेशन है कि इन कारणों से ट्रान्सपोर्ट का कारपोरेशन बनना चाहिये और उसके साथ-साथ एक ऐडवाइजरी कमेटी बननी चाहिये स्टेट लेविल पर, उसमें जितने यातायात से संबंधित लोग हैं, रेलवे के रिप्रेजेंटेटिव, पैसेन्जर्स के भी रिप्रेजेंटेटिव और सरकार के रिप्रेजेंटेटिव भी उसमें होने चाहिये।

मैं कहना चाहता था कि कारपोरेशन बनाने के साथ-साथ एक बड़ा भारी सवाल पैदा होता है नेशनलाइजेशन का। क्योंकि जब हमने सड़कें बनायी हैं २७,००० किलोमीटर--१८ हजार पर तो बसें चलती हैं---तो २७,००० किलोमीटर पर बस चलें, क्योंकि ओवर हेड कास्ट कम पड़ेगी और जब पक्की सड़कें हमने बनायी हैं तो कुछ पैसा लेकर रोड का परमिट प्राइवेट लोगों को दे दें और वे नफा कमा लें तो यह अच्छी बात नहीं है। पूरे तौर से जो २७ हजार किलोमीटर सड़के हैं, उसके यातायात को सरकार को नेशनलाइज कर देना चाहिये और इस काम को कारपोरेशन के सुपुर्द कर देना चाहिये।

एक सब से बड़ी बात जो कहना चाहता हूं वह यह है कि जो सरकार रुपया खोजती है। सरकार को मालूम है कि अपने प्रदेश में १६ हजार ट्रकें प्राइवेट लोग चला रहे हैं। उससे लोगों को क्या आमदनी होती होगी ? आज हमारा प्रदेश इंडस्ट्रियली आगे जा रहा है, औद्योगिक दृष्टि से विकसित हो रहा है। रूद्रपुर, के इलाके में धान और मेरठ में गेहूं अधिक पैदा होता है। अगर टाइम से ट्रान्सपोर्ट होता रहे और उसकी इजाजत रहे तो प्रदेश में भाव एक सा (नार्मल) हो सकते है। तो ट्रान्सपोर्ट गुड्स का स्पीडली हो यह बहुत जरूरी है, क्योंकि रेलवे से आजकल काम नहीं चल सकता है और उससे बढ़ती हुई डिमांड मीट नहीं हो सकती है। इसलिये गुड्स ट्रान्सपोर्ट को नैशनलाइज करके एक कारपोरेशन को सुपुर्द कर देना चाहिये। उसके लिये सरकार को पैसा ढूंढ़ने की जरूरत नहीं होगी। सरकार के पास एक प्रकार की

इंडस्ट्रियल अन्डरटेकिंग है रोजवेज से जिसको सरकार चला रही है। फिर भी यह नहीं दिखलाया गया खर्च को निकाल कर कि इतना फायदा हुआ। मैं तो यह भी सुझाव दूंगा कि जो चुर्क सीमेंट फैक्टरी है, उसका भी कारपोरेशन बनना चाहिये। हमने मेडिकल कालिज का प्रबन्ध सरकार द्वारा लेने के संबंध में भी विरोध किया था।

अब मैं एक सुझाव प्राइवेट बसों के बारे में देना चाहता हूं। सरकार अगर चाहती है कि प्राइवेट बसें चलें तो और रूट्स पर उनको चलानाचाहिये जो केन डेवलपमेंट काउन्सिल की हैं, आर० एम० पी० की हैं, या जिन्हें और दूसरी सोसाइटियों ने बनाया है या मोलेसेज फंड से बनी हैं। इसके अलावा जिनको प्राइवेट बसेज चलाने के परमिट दिये जायं वे लम्बे अर्से के परमिट दिये जायं।

मैं कुछ निवेदन वर्कर्स की सर्विस कडीशन्स के बारे में भी करना चाहता हूं। इस नयी सरकार से तो मजदूरों को बड़ी बड़ी आशायें थीं। इस सरकार ने कोई स्टैंडिंग आर्डर्स आज तक उनके लिये नहीं ईशू किये। आज करीब ७ हजार मजदूर रोज काम करते हैं रोडवेज विभाग में परन्तु वह अस्थायी हैं, यह सरकार जो समाजवाद की बड़ी लम्बी चौड़ी बातें करती है उसने उनके लिये कुछ अभी तक नहीं किया। आज भी उनको एक रुपया और डेढ़ रुपया रोज ही मजदूरी मिल रही है। आज तक उनको परमानेंट नहीं किया गया है, उनके लिये बोनस की भी व्यवस्था नहीं है। सरकार की नीति में कितना कन्ट्राडिक्शन है कि उसने एक तरफ चुर्क सीमेंट फैक्टरी में तो एक्सग्रेसिया के नाम पर कुछ पैसा मजदूरों को देने की बात की है, मगर रोडवेड के मजदूरों के लिये कोई बात नहीं की है। उनके लिये ग्रेचुएटी की भी कोई स्कीम नहीं है। सर्विस कंडीशन उनकी ऐसी है कि कोई मजदूर जब चाहे निकाला जा सकता है। उनकी अपील भी उन्हीं सरकारी अधिकारियों के यहां हो होती है। वे जिसको चाहते हैं उसको रखते हैं। जिसको चाहते हैं निकाले देते हैं। लेबर ऐक्ट के जितने भी नियम हैं वे उन पर कोई लागू नहीं होते। इंडस्ट्रियल डिस्प्यूट ऐक्ट उन पर बिलकुल लागू नहीं होता। सरकार को इस तरफ ध्यान देना चाहिये।

ड्राइवर्स और कन्डक्टर्स के अलाउन्स में भी अन्तर है। उनको एक समान अलाउन्स मिलना चाहिये। कन्डक्टर्स को, ड्राइवर्स को, ए० टी० आई० को सबको एक समान यूनीफार्म भी मिलना चाहिये। उनको धुलाई का व्यय भी समान मिलना चाहिये। उनके लिये मेडिकल छुट्टी का कोई प्राविजन नहीं है। ड्राइवर्स की तरह कन्डक्टर्स को भी रिवार्ड मिलना चाहिये। सन् १९४९ में जो एडहाक कमेटी बनायी गयी थी उसने यह सिफारिश की थी कि रोडवेज के कर्मचारियों के लिये सिक लीव, मेडिकल फैसिलिटी, प्राविडेंट फंड, ग्रेचुइटी, बोनस तथा अन्य कई सुविधायें दी जायं। लेकिन आज तक इनकी कोई व्यवस्था नहीं की गयी और यह सरकार भी ध्यान नहीं दे रही है।

अब मैं पर्यटन के बारे में कुछ निवेदन करना चाहता हूं। टूरिस्ट के सम्बन्ध में मैं कहना चाहता था कि आप कहते हैं कि हम ७५ लाख रुपया खर्च करके चार जगह बंगले बनायेंगे। लुम्बिनी, श्रावस्ती, कुशीनगर, आगरा, वाराणसी, नैनीताल और देहरादून पर्यटकों के लिये बड़े अच्छे स्थान हैं। कुशीनगर में आप एक केन्द्र कर दें तो क्या वह नहीं चल सकता है। वहां पर एक पर्यटक कार्यालय बनायें। लोग वहां जायेंगे और उन जगहों को देखेंगे। इस तरह जो मैंने सुझाव रखे हैं, मुझे आशा है, सरकार उन पर विचार करेगी। श्रमिकों के लिये बोनस, ग्रेचुएटी, मेडिकल लीव और ये सब सिफारिशें जो एडहाक कमेटी ने रखी हैं, उन्हें लागू करे। २७ हजार किलोमीटर्स चलने वाली बसें हैं, इनको नेशनेलाइज कर लेवें। एक ऐडवाइजरी कमेटी बना कर जितने इन्टरेस्टेड लोग हैं, उसमें उनको रख कर इस पैसे का यूटीलाइजेशन होना चाहिये। यह पैसे उनके भले के लिये खर्च होना चाहिये। ऊपर ऊपर ही इस पैसे की गोलमाल नहीं करनी चाहिये। यह कहते हुये मैं कटौती के प्रस्ताव को सदन के सम्मुख रख रहा हूं।

*श्री मोहन लाल कपूर (जिला मेरठ)—

अधिष्ठाता महोदय, अभी आपके सामने हमारे माननीय सदस्य ने कटौती का प्रस्ताव रक्खा है। मैं मंत्री महोदय द्वारा प्रस्तुत जो अनुदान है उसका समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूं। माननीय सदस्य ने कटौती का प्रस्ताव रखते समय मानसिंह जी तथा हमारे जो मुख्य मन्त्री हैं, उनके कटौती की बात कही। मैं उनको इतना बता देना चाहता हूं कि आपकी कटौती हमारी जो जनता है, उसने कर दी थी और उसके बाद ही एक तारीख को यहां के सदस्यों ने कटौती कर दी थी जिसके कारण आज आप विरोध पक्ष में बैठे हुये हैं। लेकिन जिस तरह की बात चुनाव में दिखाई दी है, जो रवैया कांग्रेस ने बीस साल तक चलाया था जिसके कारण हम देखते हैं कि प्रदेश और देश में जाति बिरादरी की तथा और तरह की बातें दिखाई देती हैं इस प्रकार की बातें आगे नहीं चल सकेंगी, इनको वे ध्यान में रक्खें। जहां तक उन्होंने इस बात को कहा कि सरकारी रोडवेज की बसें जो चलती हैं, उनके लिये कोई प्रस्ताव सरकार की तरफ से नहीं है। मैं कहना चाहता हूं इस किताब के द्वारा जो मेरे पास है कि पांच सौ अतिरिक्त बसें चलाई जायेंगी और २८००० किलोमीटर जो अतिरिक्त सड़कें हैं उन पर चलाई जायेंगी, यह लिखा है इसमें। साथ में इस प्रकार जो उन्होंने यह कहा कि बाकी चार करोड़ रुपया कहां खर्च होगा, मैं निवेदन कर दूं कि वह योजना और फर्नीचर, साज सज्जा आदि में लगाने के लिये होगा। यह कहना कि सरकार के पास कोई योजना नहीं है, ठीक नहीं है। मैं विरोधी पक्ष से पूछना चाहता हूं कि आपको जो बीस साल का मौका मिला, जिस रोडवेज को आपने प्रारम्भ किया, उसमें आपने कौन सी सुविधायें पैदा की हैं। आज जो सरकारी कर्मचारी रोडवेज में काम करते हैं, उनकी कोई सर्विस कन्डीशन्स नहीं बनाई गई हैं, वेतन क्रम निश्चित नहीं किये, शिक्षा, सुविधा, मकान की सुविधा, चिकित्सा की सुविधा वगैरह, क्या सुविधा आपने प्रदान की हैं। जो कर्मचारी सात आठ साल से काम कर रहे हैं उनको भी स्थायी करने का प्रयत्न नहीं किया है। परन्तु अब आप यह चाहते हैं कि ढाई महीने में यह सरकार सब बातें कर दे। जहां तक मेरी जानकारी है सरकार इस पर गम्भीरतापूर्वक विचार कर रही है कि रोडवेज कर्मचारियों की जो बीस साल तक कमी रही है, उसको अतिशीघ्र दूर करने का प्रयत्न करे। मैं आशा करता हूं कि यह सरकार वेतन-क्रम और दूसरी जो सुविधायें और राज्य कर्मचारियों को मिलती हैं, रोडवेज के कर्मचारियों को भी जल्दी से जल्दी देगी।

रोडवेज में इस समय सबसे खराब बात यह चल रही है कि आजकल रोडवेज स्टेशनों पर काफी भीड़ रहती है और असुविधा से टिकट मिलते हैं। टिकटों का दाम कभी कभी राउन्ड फीगर में न हो कर ३ या ४ पैसा से होता है। बचा हुआ पैसा यात्री को नहीं मिल पाता है। मैं यह नहीं कहता कि सभी बुकिंग क्लर्क बेईमानी से ऐसा करते हैं। यात्री जल्दी में चला जाता है। इससे विभाग काफी बदनाम होता है। अगर यह कर दिया जाय कि जहां ऐसी फीगर आवे उसे राउन्ड अप करके ५ या १० पैसा कर दिया जाय तो इससे यह बेईमानी जो विवश हो कर हो जाती है नहीं होगी।

मुझे पता लगा है कि सरकार ने कर्मचारियों को प्रेरणा देने के लिये कुछ पुरस्कार देने का तरीका चलाया है। लेकिन वे पुरस्कार १, १ साल तक नहीं मिलते हैं, जिससे उनके देने का मतलब ही खत्म हो जाता है। आप यह पावर रिजनल मैनेजर्स को दे दें जिससे पुरस्कार अधिक से अधिक १ महीने के अन्दर मिले। इससे कर्मचारियों को अधिक प्रेरणा मिलेगी।

मेरठ जिला मेरा है। मेरठ और गाजियाबाद के बीच में काफी लोग चलते हैं और कोई एक्सप्रेस या मेल बस न होने से बहुत समय बरबाद होता है और असुविधा होती है। अगर बीच में एक्सप्रेस या मेल बस चल जावे तो इससे जनता को काफी सुविधा होगी और सरकार की आय भी बढ़ेगी।

इस विभाग को हम दो भागों में बांट सकते हैं, एक तो सरकारी और दूसरा गैरसरकारी। सरकार के बारे में मैं कह चुका हूं। गैरसरकारी के बारे में मैं निवेदन करना चाहता हूं कि

*वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया।

जनता में काफी असन्तोष है। वह इस बात का है कि परमिट देने की कोई व्यवस्था या नियम या आधार नहीं है। हमने पिछले २० साल में देखा है कि परमिट ऐसे लोगों को दिये गये कि वे गाड़ी चलाते ही नहीं और उनके पास मुफ्त का पैसा आता है। इन परमिटों में ब्लैक हुआ है। ५०, ५० हजार रुपये में परमिट बिके हैं। साथ ही मोनोपलीज भी बढ़ी हैं। मेरा निवेदन है कि एक हाई-पावर कमीशन बैठाया जाय जो परमिट देने के और जनता के लिये दूसरी सुविधाओं पर विचार करके सरकार को रिपोर्ट दे और सरकार उस पर अमल करे। इसी प्रकार से एक ऐडवाइजरी बोर्ड भी बनाया जाय जो समय-समय पर सरकार को परामर्श दे। इस समय अगर सरकार को कोई सुझाव दिया जाय तो ऐसी कोई सुविधा नहीं है कि उस पर कैसे निर्णय लिया जाय।

स्थायी परमिट जो आप बस चलाने के देते हैं, उनमें एक बात कर दें कि टाइम-टेबिल लगवा दें। प्राइवेट बसेज का कितना माइलेज होना चाहिये, यह बात भी उसमें आ जायगी। यह देखना होगा कि प्राइवेट बस इकनामिकली चले, और अनआर्थिक न हो जावे। इसलिये भी वहां टाइम टेबिल होना चाहिये। बसों के नियम सन् ४० में बने थे जिस समय बहुत कम लोग बसों से यात्रा करते थे। आज बस की यात्रा ट्रेन्स के मुकाबले में भी बहुत बढ़ गई है। यात्रियों की सुविधा के लिये यह आवश्यक है कि इन नियमों में भी संशोधन किया जाय और जो भी सुविधायें जनता को दी जा सकें वे दी जावें।

मेरा यह भी निवेदन है कि हर रूट पर आपरेटर्स के यूनियन बनाये जावें और सरकार उनको रिकगनाइज करे। उनका एक ऐसा फंड भी होना चाहिये जिससे वे जनता के लिये डेवलपमेंट का कार्य करें, जैसे कहीं धूप और बारिश से बचने के लिये शेड नहीं हैं, वे बनवाये जावें।

मेरा अन्तिम निवेदन यह है कि यात्री-कर जो बस आपरेटर्स से लिया जाता है वह एक अधिनायक रूप से लिया जाता है। अलग-अलग डिपार्टमेंट जो टैक्सों के वसूल करने के बने हुए हैं ये ठीक नहीं हैं। इसमें सरकार का खर्चा ज्यादा होता है और जनता को भी असुविधा होती है। मोटर टैक्स और दूसरे टैक्स सब एक ही सूत्र से लिये जावें, एक ही जगह इकट्ठा किये जावें। यात्री-कर जो मनमाने तरीके से वसूल किया जाता है वह न किया जाय। टिकट गवर्नमेन्ट छपवावे और बढ़ा हुआ टैक्स उसी में आ जाय। वैसे तो यात्री-कर माफ होना चाहिये लेकिन इस समय की स्थिति में मैं उसके लिये नहीं कहता हूं। लेकिन उसकी वसूली ठीक से की जाय।

मैं चाहता हूं कि मनमाने तरीके से परमिट न दिये जावें। जहां आवश्यकता हो वहीं दिये जावें। अगर कोई रूट अनइकानामिक है तो वहां बसों की संख्या न बढ़ाई जाय।

मैंने जो हाई पावर कमीशन की बात कही है, उसके जरिय ये सब बातें दूर हो सकती हैं। मैं चाहता हूं यह कमीशन जल्दी नियुक्त किया जाय।

इन शब्दों के साथ मैं इस अनुदान का समर्थन करता हूं।

श्री कमला प्रसाद (जिला जौनपुर)--

माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं कटौती के प्रस्ताव का समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूं। हमारा जो कटौती का प्रस्ताव है वह निम्न रूप में है--

"सम्पूर्ण अनुदान संख्या ३७ के अधीन मांग की राशि घटा कर एक रुपया कर दी जाय।"

कमी करने का उद्देश्य--परिवहन विभाग की राष्ट्रीयकरण योजना को धीरे-धीरे समाप्त करने हेतु लाइसेंस की संख्या बढ़ाने की नीति की आलोचना।"

(इस समय १ बजकर ३७ मिनट पर उपाध्यक्ष, श्री श्रीपति मिश्र पीठासीन हुए।)

[श्री कमला प्रसाद]

मान्यवर, परिवहन विभाग में सबसे मुख्य, जो कि प्रचलित है वह रोडवेज है। रोडवेज का संचालन १९४७ ई० में शुरू हुआ और वह शुरू में २०० गाड़ियों को लेकर चला और जैसा कि आंकड़ा सरकार की ओर से दिया गया है उसके देखने से ऐसा लगता है सन् १९६१ से १९६६ तक इस विभाग में उत्तरोत्तर लाभ हुआ है और खर्च भी उसी अनुपात में अधिक होता गया है। उसका कारण रहा है कि पहले वर्ष से दूसरे वर्ष में रोड्स अधिक लेते गये, अधिक मोटरें तैयार की गयीं, अधिक कर्मचारी नियुक्त किये गये, उनकी तनख्वाहें बढ़ाई गयीं, महंगाई भत्ते दिये गये, वर्कशाप बढ़ाये गये और ऐसी अन्य-अन्य सुविधायें दी गयीं। यह खर्च जरूर बढ़ा लेकिन बावजूद उस खर्च की बढ़ोत्तरी के परिवहन विभाग की सर्विसेज से आर्थिक लाभ सरकार को हुआ और उससे जनता को सुविधायें भी मिलीं। बस सर्विस की वजह से लोगों को आने-जाने में जो विशेष सुविधायें हुईं विशेष अवसरों पर---जैसे मेले के अवसर पर बसों की विशेष व्यवस्था हुई, इससे लाभ हुआ। तो यह बस सर्विस जो सरकारी रोडवेज की हुई, उससे हमारे यहां उत्तरोत्तर लाभ होता चला गया और जनता को सुविधायें भी मिली हैं लेकिन इसमें कुछ असुविधा भी है।

इस विभाग के कार्य संचालन में जो दिक्कत है उसकी ओर मैं सदन का ध्यान ले जाऊंगा। हम आशा करते थे कि माननीय मुख्य मन्त्री जी जो कि परिवहन विभाग को सम्भाले हुए हैं वे आज बस सर्विस के कर्मचारियों के निमित्त, कंडक्टर व ड्राइवरों के निमित्त, अधिकारियों के निमित्त, उनके बोनस के सम्बन्ध में, उनकी सर्विसेज के स्थायीत्व के सम्बन्ध में और उनकी ग्रेच्युटी के सम्बन्ध में घोषणा करेंगे। साथ ही साथ वे यात्रियों की सुविधाओं के लिये कुछ ऐसी घोषणा करेंगे जिससे भविष्य में ऐसा लगे कि परिवहन विभाग द्वारा इस सरकार ने जनता को कुछ लाभ पहुंचाने को सोचा है। किन्तु मुझे दुःख है कि माननीय मुख्य मंत्री जी ने एक शब्द भी कहना नहीं चाहा, बाद में जवाब देने की उन्होंने घोषणा की, शायद उसमें कुछ आ जाय। मैं उनकी कमियों की ओर आप का ध्यान ले जाऊंगा।

बसेज जो चलती हैं वे पंक्चुअलिटी को आब्जर्व नहीं करतीं, समय पर खोली नहीं जातीं। उसके कई कारण हैं। मेरा ऐसा अन्दाजा है कि उनकी पंक्चुअलिटी को आब्जर्व न होने देने में स्टेशन इंचार्ज भी शामिल रहता है। बसों के छूटने का टाइम हो जाने पर भी कंडक्टर्स, ड्राइवर्स आध-आध क्या एक-एक घंटे तक दुकानों पर रुके रहते हैं। अगर कोई रोडवेज की बस को पकड़ कर किसी स्थान पर ट्रेन पकड़ना चाहे तो अक्सर यह देखने में आता है कि बस लेट हो गयी और उसकी गाड़ी छूट गयी और आप का सब काम बिगड़ गया। ऐसी दिक्कतें आये दिन आया करती हैं। जौनपुर मिर्जापुर मार्ग है, जहां पक्की सड़क है। उस पर जो हमारी बसें चलती हैं वे अक्सर लेट चलायी जाती हैं। लेट चलाने के कारण यह हैं कि जौनपुर-मिर्जापुर मार्ग पर विन्ध्याचल के लिये यात्री बहुत अधिक संख्या में चलते हैं। उसमें यात्रियों को डब्लू० टी० ले जाया करते हैं। वे जौनपुर से बसों को इसीलिये देर से रात में ले जाते हैं कि उन्हें यात्रियों को बिना टिकट ले जाने का मौका मिलता है। इसकी बड़ी शिकायतें की गयीं, चेकिंग हुयी और एक समय पर ऐसा भी हुआ कि स्वर्गीय ठाकुर हरगोविन्द सिंह जी ने ऐसे ही कहने पर उनकी चेकिंग की और उसमें यह तथ्य साबित हुए और संबंधित कंडक्टर भी दंडित हुआ। तो मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि बस को चलाने में डिपार्टमेन्ट पंक्चुएलिटी का अवश्य ध्यान रखे कि बसें ठीक समय से चला करें।

दूसरी चीज जिसकी ओर मैं माननीय मुख्य मन्त्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं वह यह है टिकट वितरण की व्यवस्था। विभिन्न स्टेशनों पर यह बिल्कुल ही असंतोषजनक है, इसमें महिलाओं को अत्यन्त ही असुविधा होती है। दिन-दिन भर वे खड़ी रहती हैं पर उनको टिकट नहीं मिल पाते हैं। बुकिंग की खिड़कियों के पास लोहे के गार्डर या चादरें इस प्रकार की लगी रहती हैं कि उनमें धक्का-मुक्की होती रहती है और यात्रियों को अत्यन्त कठिनाई होती है।

इसके अतिरिक्त वहां पर भी जो शौचालय या मूत्रालय होते हैं वे बहुत ही गंदी अवस्था में रहते हैं। उनकी सफाई नहीं होती है। वहां के जो विश्रामालय हैं वे भी बड़ी दुर्व्यवस्था में रहते हैं।

इस विभाग में जो सबसे बड़ी चीज है, जिनकी ओर मैं सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं वह है इनकी वर्कशाप्स की स्थिति। श्रीमन्, उनमें बड़ा गोल माल होता है। बसों के पार्ट्स इन वर्कशाप्स के अधिकारियों के द्वारा निकाल लिए जाते हैं और यह लिख दिया जाता है कि ये खराब हो गये हैं। फिर नये पार्ट्स उनकी इच्छा के अनुसार खास जगहों से लिये जाते हैं जिन पर उनका अपना कमीशन होता है। जो अप्रूव्ड डीलर्स होते हैं, जिनसे उनको इन पार्ट्स को खरीदने चाहिए, इतना थोड़ा सा समय देते हैं कि वह सप्लाई नहीं कर पाते हैं। इस तरह से लोग नये पार्ट्स जो लेते हैं उनको प्रयोग न करके पुराने पार्ट्स को ही दुरुस्त करके, ठीक करके, उनमें लगा देते हैं और नये पार्ट्स को बाजारों में बेच देते हैं। ऐसा भी देखा गया है कि नयी गाड़ियां गयी हैं और रास्तों में ही उनके टायर और ट्यूब बर्स्ट हो गये हैं। देखने में ऐसा लगा है कि नये टायर और ट्यूबों की जगह पुराने ही लगे हुए हैं। इस प्रकार की जो गड़बड़ियां विभाग की वर्कशाप्स में होती हैं, उनकी ओर इस सरकार को ध्यान देना चाहिये।

कन्डक्टरों और ड्राइवरों से जो ड्यटी ली जाती है, उसकी ओर सरकार का ध्यान दिलाना चाहता हूं। इनसे इतना अधिक काम लिया जाता है पर उसके मुकाबले में उनको तनख्वाह कम मिलती है। न उनको ओवर टाइम ही दिया जाता है और न उनके आराम की ही समुचित व्यवस्था है। दूसरे प्रदेशों में जैसे कलकत्ता, बंबई में और अन्य जगहों में बड़े-बड़े शहरों में ड्राइवरों और कन्डक्टरों को यहां के मुकाबले में अधिक तनख्वाह मिलती है और यहां की अपेक्षा उनसे कम काम लिया जाता है। तो इसकी ओर भी हमारी सरकार को ध्यान देना चाहिये।

जहां तक रिलीविंग ड्यूटी का सम्बन्ध है, जैसे यहां से बस वाराणसी के लिए बुक होती है और जौनपुर में ड्राइवर या कन्डक्टर को रिलीव करना हो तो उसमें जो टाइम फिक्स होता है उसके अन्दर न करके २–२ या ३–३ घंटे लग जाते हैं जिससे यात्रियों को अत्यन्त असुविधा होती है। अब इन कर्मचारियों की निस्बत में कहूंगा। इनकी सर्विसेज में, यह जो पुस्तिका मिली है सरकार की ओर से उस में बोनस की निस्बत कुछ भी नहीं है।

अब मैं एक बात और कहना चाहता हूं। कितने ही रूट्स ऐसे हैं कि जिनका नेशनलाइजेशन आवश्यक है। सीमेंटेड रोड्स हैं, बाराबंकी से फैजाबाद, जौनपुर से गाजीपुर, मिर्जापुर वाया वाराणसी से गाजीपुर, लखनऊ से हरदोई, ऐसे कितने ही सीमेंटेड रूट्स हैं, अच्छी से अच्छी सड़कें हैं जिन को नेशनलाइज नहीं किया जाता है और गवर्नमेंट बसेज नहीं चलती हैं जिससे यात्रियों को असुविधा होती है और साथ ही साथ सरकार को आर्थिक नुकसान भी होता है। मैं निवेदन करूंगा कि अधिक से अधिक सड़कों का नेशनलाइजेशन किया जाय।

रूट परमिट के बारे में निवेदन है कि जो ट्रांसपोर्ट अथारिटीज हैं, ट्रांसपोर्ट कमिश्नर चेयरमैन होता है और आर० टी० ओ० सेक्रेटरी होता है और एक सदस्य गवर्नमेन्ट का नामिनी होता है। मैं निवेदन करूंगा कि नामिनेशन की प्रथा को समाप्त कर दिया जाय और उसमें ऐसी व्यवस्था की जाय कि या तो इलेक्टेड हों, उन्हीं में से हों जो कि यातायात से सम्बन्ध रखते हों, उनके रिप्रेजेन्टेटिव की हैसियत से हों तो परमिट देने में उनको सुविधा होगी और रूट्स का उनको ज्ञान भी होता है। इसमें करप्शन की बहुत गुंजायश रहती है और करप्शन होता है।

आज कल बिजनेस काफी बढ़ गया है और काफी आना-जाना रहता है। प्राइवेट ट्रक्स के परमिट जो दिया जाता है वह गलत है। इनसे दो चीजें होती हैं, एक तो हर बैरियर पर,

[श्री कमला प्रसाद]

हर पुलिस चौकी पर उन को १-२ रुपया देना पड़ता है, चाहे मंत्री जी जा कर देख लें, वही ट्रक रोक कर चौराहे का सिपाही १-२ रु० लेता है। अगर सरकारी ट्रक हों और उनके फ्रेट चार्जेज रेलवे के समकक्ष हों तो माल आने में सुविधा होगी और सरकार को लाभ भी होगा। इस पर ध्यान देना चाहिये। इसके अलावा मैं निवेदन करूंगा कि टैक्सीज भी जरूरत पर नहीं रहती है। मैं चाहूंगा कि रोडवेज की तरफ से टैक्सीज हों और सिटी बसेज अधिक बढ़ाई जायें जिससे कि लोगों को सुविधा हो।

व्यवस्था का जहां तक प्रश्न है रोडवेज के बारे में एक मसानी कमेटी बैठायी गयी थी। उसने अपनी रिकमेन्डेशन में कहा था कि कारपोरेशन होना चाहिये। इस सिफारिश को कुछ प्रदेशों ने मान लिया है, जैसे मद्रास, बम्बई और महाराष्ट्र ने मान लिया है। लेकिन उत्तर प्रदेश में अभी तक उसको लागू नहीं किया गया। एक कमर्शियल यूनिट के रूप में यहां उस पर काम नहीं हुआ है। मैं निवेदन करूंगा कि उसको अपनाया जाय और उसके अनुसार काम किया जाय।

एक बात और कहना चाहता हूं। बस सर्विसेज की जो यूनियन्स हैं उनको मान्यता दी जाय और उन यूनियन्स में जो कर्मचारी हैं हर ५० पर उन का फैमिली बजट बनाया जाय और उसके मुताबिक उनकी तनख्वाह, महंगाई भत्ता और अन्य सुविधायें दी जायं।

इन शब्दों के साथ मैं कटौती के प्रस्ताव का समर्थन करता हूं।

*श्री हुकम सिंह (जिला आगरा)—

माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैंने परिवहन के बजट के संबंध में भाषण सुने और उनको समझने की कोशिश की। परिवहन की बड़ी समस्यायें हैं। जब से सरकार ने परिवहन को अपने अधिकार में लिया है तब से उसमें सुधार भी हुए हैं और समस्यायें भी खड़ी हो गयी हैं। सुधार यह हुआ कि जो प्राइवेट बस वाले घपला किया करते थे, भीड़ के समय यात्रियों से मनमाना पैसा वसूल किया करते थे, परिवाहन के सरकारी नियंत्रण में आने से उसमें सुधार हुआ है। लेकिन वहां पर सरकार न रूट तो अपने अधिकार में ले लिया लेकिन बसों का ठीक प्रबन्ध नहीं किया है तो वहां जनता को तकलीफ है और समस्या उलझ गयी है। इस बजट का कुछ लोगों ने विरोध किया है और ऐसे लोगों ने विरोध किया जिन्होंने इस समस्या को अपने शासनकाल में अधिक उलझाया है। कांग्रेस मिनिस्ट्री ने इस परिवहन को अपने हाथ में लिया था। उसी के समय में इसमें भ्रष्टाचार घुसा और वही भ्रष्टाचर की रट भी ज्यादा लगा रहे हैं। गुप्ता जी की थैली के लिये कहा गया कि श्रद्धा और प्रेम से रुपया मिलता था लेकिन मेरी जानकारी है कि ऐसा नहीं था। ब्लेकमार्केटियर्स और उद्योग में घपला करने वालों से वे थैलियां मिलती थीं। उद्योग और परिवहन ऐसे क्षेत्र हैं जहां से गुप्ता जी ने करोड़ों रुपये वसूल किये।

श्री इन्द्रमणी (जिला टेहरी गढ़वाल)—

व्यवस्था का प्रश्न है। क्या माननीय सदस्य गुप्ता जी की थैली पर बोल रहे हैं अथवा परिवहन के अनुदान पर?

श्री उपाध्यक्ष—

यह व्यवस्था का प्रश्न तो नहीं है, लेकिन मैं माननीय सदस्यों से अनुरोध करूंगा कि जो प्रस्तुत अनुदान है, उसी पर वह बोलें।

श्री हुकमसिंह—

मैं परिवाहन पर ही बोल रहा हूं। मेरे पास जितनी बुद्धि और समझ है उसी के अनुसार बोलूंगा। मेरा कहना यह है कि लाखों, करोड़ों रुपये उस थैली में वसूल हुए। आगरा जिले में ५, ६ रूट्स ऐसे हैं जिनमें १, २ लाख रुपये ले कर बसें चलवाई और घपला किया गया। इस तरह से उन्होंने काफी भ्रष्टाचार इसमें किया है।

---

*वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया।

मेरे कुछ सुझाव भी हैं। आगरा में जो बस स्टेशन है वह शहर में है। लाखों यात्रियों का आवागमन प्रदेश भर से, राजस्थान तथा मध्य प्रदेश एवं अन्य प्रदेशों से वहां होता रहता है। सरकारी बसों के खड़े होने का कोई स्थान वहां नहीं रहता और कई दुर्घटनायें इसीलिये हो गयीं, बसें आपस में टकरा गयीं। एक बस स्टेशन तो बिजली घर के पास है। दूसरा मथुरा रोड की तरफ हो जाय तो अच्छा है। दूस रे बस स्टेशन का आगरा जिले में होना नितान्त आवश्यक है। दूसरा मेरा सुझाव यह है कि कुछ सड़कें ऐसी हैं जैसे बाह से आगरा और रायखेड़ा से आगरा जिन पर दो-दो, तीन तीन दिन तक यात्री पड़े रहते हैं लेकिन वहां पर बसों का ठीक प्रबन्ध नहीं है। अगर गवर्नमेंट अपनी बसों का प्रबन्ध नहीं करती तो प्राइवेट लोगों को लाइसेन्स दिये जाने चाहिये। यह अच्छा नहीं है जैसा कि दूसरे लोग अभी तक करते आये हैं कि उन्होंने परिवहन की समस्या का समाधान नहीं किया और न प्राइवेट लोगों की बसें ही वहां चलवाईं और अगर किसी की चलवाई तो काफी रुपया लिया।

तीसरी बात यह है कि बसों में पहले यह भ्रष्टाचार नहीं था लेकिन अब फैला है कि अगर टिकट २४ पैसे का है तो एक पैसा लौटाने का कोई सवाल नहीं, दो पैसे का भी कोई सवाल नहीं, तीन पैसे का भी कोई सवाल नहीं। इस तरह से घपला होता है। आगरा जिले में भ्रष्टाचार बहुत ज्यादा है और वहां जो भी एजेन्ट पहुंच गये वह थोड़े दिनों में लखपति हो जाते है। इसकी वजह यह है कि जो प्राइवेट बसों की चेकिंग होती है उसमें पुलिस मिली रहती है और किसी बस से दो सौ रुपये, किसी से ढाई सौ रुपये, किसी से तीन सौ रुपये और किसी से पांच सौ रुपय माहवार बंधा रहता है। इसमें ए० डी० एम० और ट्रांसपोर्ट कमिश्नर वगैरह सब मिले रहते हैं। तो या तो आप फ्री कर दीजिये या उस क्षेत्र में आप अपनी बसें चलाइये और दूसरों को भी चलाने दीजिये अगर भ्रष्टाचार को खत्म करना है और जनता की तकलीफों को दूर करना है। या फिर इतनी बसों का प्रबन्ध करें जिन पर कंट्रोल रह सके। यही मेरा आपसे निवेदन है।

*श्री लालन शर्मा (जिला हरदोई)—

माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं कटौती के प्रस्ताव के समर्थन में खड़ा हुआ हूं। यातायात के सम्बन्ध में हमारा जिला हरदोई बहुत पीछे है। हमको हरदोई से सांडी तक और सांडी से बिलग्राम तक केवल रोडवेज मिली है। लखनऊ से हरदोई तक कितनी अच्छी रोड है और उसके ऊपर प्राइवेट बसें चल रही है, जिनमें जनता को बहुत तकलीफ है। वहां पर कोई स्टेशन का प्रबन्ध ठीक नहीं हैं। टिकट वितरण का प्रबन्ध ठीक नहीं है। एक आदमी की जगह पर चार आदमी बिठा दिये जाते है और कोई देखने सुनने वाला नहीं है। पुलिस का अत्याचार इतना होता है कि बसे आती हैं, रास्ते में रोक दी जाती हैं। जबतक दरोगा जी नहीं आ जाते तबतक बसें चलती नहीं हैं। कोई देखने सुनने वाला नहीं है। ड्राइवर परेशान होता है, कंडक्टर परेशान होता है और सवारियां परेशान होती हैं। रास्ते में खबर भज देते हैं कि दरोगा जी आ रहे हैं तो जब तक वे न आजाएं, बस वहीं रुकी रहती है। दूसरी बात यह है कि हर पांच मील के अन्दर एक बस स्टेशन बनना चाहिये। जैसे माधोगंज से मल्लावा ६ मील के फासले पर है तो एक बस स्टेशन होना चाहिये नहीं तो मल्लावां जाने वालों को ज्यादा किराया देना पड़ता है इसी तरह से अगर किसी को सदरपुर में उतरना है, तो उसको बिलग्राम तक का किराया देना पड़ता है। यह व्यवस्था गलत है। मैं मंत्री जी से आपके द्वारा निवेदन करना चाहता हूं कि वे इस पर ध्यान दें और यह कार्यवाही अमल में लाई जाय।

अभी हमारे एक भाई ने कहा कि कांग्रेसी हुकुमत में भी सी० बी० गुप्ता जी को थैलियां भेंट की गई मोटर आपरेटरों द्वारा। यह बात गलत है और वह पैसे बस वालों के द्वारा नहीं आये हैं। यह तो पब्लिक ने स्वतः अपनी मर्जी से श्रद्धानुसार चन्दा दिया है। किसी के ऊपर गलत दोष लगाना ठीक नहीं है। लेकिन माननीय सदस्य को बोलने का अधिकार है और उन होंने उसी को इस्तेमाल किया है। इसके बाद हमने सोचा था कि जब नई हुकुमत आई है इसलिये दूध की

*वक्ता ने भाषण का पुनरीक्षण नहीं किया।

[श्री लालन शर्मा]

नदियां बहेंगी और भ्रष्टाचार समाप्त हो जायगा । ऐसा हम लोग स्वप्न देख रहे थे लेकिन हुआ यह कि जो एक रुपया लेता था वह दो लेने लगा और जो दो लेता था वह पांच लेन लग । यह बात मेरी गलत नहीं है । हर चीज में आज भ्रष्टाचार बढ़ा हुआ है ।

अभी आप देखें १९६१ से लेकर १९६७ तक प्राइवेट बसों के जो परमिट दिये गये थे वे बंद कर दिये गये हैं । यह लखनऊ रीजन की बात है । इससे जनता को महान कष्ट है और मोटर वालों की बसें बेकार खड़ी हैं । इन मोटरों के बेकार खड़े रहने के कारण सरकार को रोड टैक्स नहीं मिल रहा है, यात्री कर भी नहीं मिल रहा है और मोटर मालिकों को तो बहुत ज्यादा परेशानी हो रही है । उन्होंने न जाने कैसे इंतजाम करके मोटर खरीदीं और वे बेकार पड़ी हुई हैं । उनकी तो रोजी ही खत्म हो गई है । गवर्नमेन्ट या तो अपनी बसें चलाये या आपरेटर्स को प्राइवेट बसों का परमिट दे दें । यह होगा तो सही लेकिन भ्रष्टाचारी तरीके से परमिट दिये जायेंगे । मैं निवेदन करूंगा कि इस ओर ध्यान देने की कृपा करें ।

हमारे क्षेत्र में हरदोई से सांडी और सांडी से बिलग्राम तक बस जाती है । अब सरकार की कृपा से ५ मील का टुकड़ा बिलग्राम से छिबरामऊ का पक्का बन गया है । सांडी से बस बिलग्राम तक आती है और वहीं खड़ी हो जाती है । मैं चाहता हूं कि वह बस बिलग्राम से आगे छिबरामऊ तक चलाई जाय । इससे सरकार को फायदा होगा, जनता की भी तकलीफ दूर होगी क्योंकि अभी तो ६-७ मील पैदल चलना पड़ता है । इन शब्दों के साथ मैं कटौती प्रस्ताव का समर्थन करता हूं ।

*आचार्य दीपंकर (जिला मेरठ)--

उपाध्यक्ष महोदय, इस पूरी ग्रांट में जो सरकार की तरफ से तथ्य और अनुदान पेश किये गये हैं रुपये के खर्चे के बारे में, उसकी जनरल इकनामिक साइड के बारे में ज्यादा कुछ कहना नहीं चाहता और समर्थन करता हूं उसका । लेकिन परिवहन विभाग के संबंध में सरकार ने कुछ पालिसी स्टेटमेंट दिया है उसकी वजह से हमारे उत्तर प्रदेश के जो व्यक्तिगत मोटर उद्योग में काम करने वाले हजारों की संख्या में लोग हैं उनके अन्दर बड़ी बेचैनी पैदा हुई और यह शायद आपने भी अखबारों से जान लिया होगा कि उन्होंने उस नीति के विरोध में पूरे प्रदेश से इकट्ठा हो कर बारादरी में कान्फरेंस किया था और अपनी कठिनाइयां सरकार तक पहुंचाने के लिये मुख्य मंत्री जी को भी आह्वान किया था और वह वहां तशरीफ ले गये थे । वह पालिसी स्टेटमेंट क्या है मैं उसका जिक्र करना चाहता हूं वे इस समय पूरी कैबिनेट में से न्याय मंत्री जी उपस्थित हैं । मेरी भावनाओं को कैबिनेट तक पहुंचा देंगे और उन पर विचार करने की कृपा करेंगे । ऐसी मैं आशा करता हूं । पालिसी स्टेटमेंट यह है कि राजकीय मार्गों पर जो प्राइवेट बसें चलती हैं, उनमें अब तक सरकार परमिट देती थी और उन परमिटों को हासिल करने के बाद लोग अपनी मोटरें लाकर अपनी आजीविका चलाते थे । मैं नहीं कहता कि सरकार परमिट फ्री करने जा रही है, लेकिन आमतौर पर सुना गया है वह हर जगह परमिट फ्रीडम के साथ देंगे और बसों की संख्या करीब करीब दुगनी हो जायगी, जहां २४ हैं वहां ४८ हो जायेंगी । इसमें कोई संदेह नहीं कि जरूर कुछ बसों का नम्बर बढ़ना चाहिये और बसों के कम होने की वजह से कर्मचारियों की कठिनाइयों का निवारण होना जरूरी है । प्राइवेट बस उद्योग में जो काम करने वाले लोग हैं, उनकी तरफ से अगर जन सेवा के कार्यों में किसी प्रकार की ढील आती हो तो वह दूर होनी चाहिये । इसी के लिए सरकार कोई कड़ा नियम बनाए, उसका भी समर्थन करूंगा लेकिन इस नीति घोषणा के पीछे दो बातें कही जा सकती हैं । मैं भी इस दल का एक सदस्य हूं । उस दल के सदस्यों की आमतौर पर पुरानी धारणा है कि बसों के परमिट आमतौर पर कांग्रेसियों के पास हैं । इस वजह से कुछ थोड़ा सा पालिटिकल रिवेंज लेने की बात आ जाती

*वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया ।

है । राजनीति के स्वस्थ जीवन में पोलिटिकल अपोनेंट से किसी प्रकार का बदला लें, इतिहास बदला लेता है, इतिहास के बदले महाशक्तिशाली, और प्रभुतासम्पन्न, राष्ट्रपति, प्रधानमंत्री, मुख्य मंत्री और बड़े से बड़े ताना शाह के बदले से हजार गुना रैवेजफुल होते हैं, वह उचित न है।

दूसरे आज अगर कांग्रेसवालों के बस के परमिट हैं इसलिये अवांछनीय है, यह समझ अच्छी नहीं है। दूसरे यह बात भी सही नहीं है कि सारे के सारे बसों के परमिट कांग्रेस वालों के पास हों। हमारे मित्रों और समर्थकों के पास भी बसों के परमिट हैं। दूसरे यदि कभी हो तो बसों के परमिट बढ़ाये जायं इसमें भी मेरा कोई विरोध नहीं है। लेकिन अगर इसके पीछे कोई बदले की भावना है तो उसका दूर होना अनिवार्य है। दूसरी बात यह है कि कभी कभी बसों के मार्गों के राष्ट्रीयकरण का नारा लगता है। मैं कम्युनिस्ट पार्टी का सदस्य हूं। कम्युनिज्म में होते हुये भी धर्म में मेरा विश्वास है। कामरेड लेनिन को भी मैं मानता हूं, लेकिन कामरेड लेनिन ने कहीं भी यह नहीं कहा कि राष्ट्रीयकरण की शुरूआत कहां से होनी चाहिये। बड़ी–बड़ी मिलों का राष्ट्रीयकरण हो, बैंकों का राष्ट्रीयकरण हो, किन्तु बसों के राष्ट्रीयकरण की बात मुझे समझ में नहीं आती है। मेरे जिले मेरठ में मार्टिन बर्न कम्पनी की रेलवे लाइन है उसका राष्ट्रीयकरण होना चाहिये। कहने का मतलब यह है कि बड़े बड़े उद्योगों का ही राष्ट्रीयकरण होना चाहिये। तो वास्तव में जहां नेशनलाइजेशन होना चाहिये, वहां हमारी उंगलियां बहुत छोटी हो जाती हैं, लेकिन जहां नेशनलाइजेशन की जरूरत नहीं है वहां का राष्ट्रीयकरण करने के लिये उंगलियां बहुत लम्बी लम्बी हो जाती हैं। इन उंगली लम्बी करने की प्रवृत्ति से लोगों को भारी एतराज होने लगेगा। इससे समाज और राष्ट्र का भी कोई हित नहीं होगा। मैं यह भी अनुभव करता हूं सोशलिज्म और कम्युनिजन जब आएगा, उसमें भी छोटी सम्पत्ति यानी व्यक्तिगत सम्पत्ति को लम्बे अर्से तक उसका प्रोटेक्शन दिया जाएगा और वह जिंदा रहेगी। इस प्रकार मैं कहना चाहता हूं कि जो परमिट हैं वह छोटी पूंजी वालों के लिये एक प्रकार का प्रोटेक्शन है, जिसे आप उनसे न छीनें।

मेरे जिले के बारे में लोगों का यह ख्याल बना हुआ है कि हम लोग बहुत खाते पीते और धनी लोग हैं, सम्पन्न हैं किन्तु हम लोगों के बारे में यह धारण ठीक नहीं है। जो वह जिला खाता पीता जिला है वह कोई सरकारी साधनों के बल पर नहीं है वह अपने परिश्रम और लगन के बल पर ऐसा है, जो अपनी रोटी निकाल लेता है, कपड़े पहन लेता है, इसमें उस पर सरकार की कोई मेहरबानी नहीं है। यह जो बसें चलती हैं, मेरा एक रूट है, जिस सड़क पर आम-तौर पर मैं आता जाता रहता हूं मेरठ से बड़ौत–उस सड़क पर ७३ बसें चलती हैं, किन्तु उन ७३ बसों में से ७० बसें फाइनेन्स कम्पनीज के यहां मारगेज हैं इसलिये यदि अन्धाधुन्ध ढंग से और बसें वहां चलती हैं तो जो फाइनेन्स कम्पनीज हैं उनका सूद अदा करना उनके लिये बहुत मुश्किल है और वह खिचकर कम्पनियों के पास चली जाएंगी। मेरे लिये वन-साइडेड व्यू लेकर चलना ठीक नहीं है। यह ठीक है कि वह खाते पीते लोग हैं, अच्छे लोग हैं, लेकिन उन्हें टाटा–बिड़ला की श्रेणी में रखना ठीक नहीं है। हमारे यहां कुल मिलाकर २४,५५० किलोमीटर पक्की सड़कें हैं, उनमें से १७,४२३ किलोमीटर पक्की सड़कों पर सरकारी बसें चलती हैं और करीब ७ हजार किलोमीटर पर उनकी बसें चलती हैं। करीब साढ़े तीन हजार सरकारी बसें हैं और करीब साढ़े चार हजार प्रदेश में प्राईवेट बसें हैं। सरकारी बसों से सरकार को कुल १करोड़ १० लाख रुपये की सालाना आमदनी है। अब इनका बंटवारा कर दीजिये तो आप देखेंगे कि एक सरकारी बस से सरकार को साल में कुल २,४०० रुपये की आम-दनी होती है। तो अगर सरकारी आंकड़े करेक्ट हैं तो एक सरकारी बस के जरिये सरकार को २४ सौ रुपया सालाना लाभ होता है। वैसे मैं जानता हूं कि उनको इतना नहीं होता है ज्यादा होता है लेकिन अगर आप अपनी आमदनी नापेंगे तो गज दूसरा लेकर आएंगे और अगर आप

[आचार्य दीपंकर---]

प्राइवेट बसों की आमदनी नापने के लिये चलते हैं तो आपका गज दूसरा हो जाता है। यह आपकी दो गज की नीति ठीक नहीं है। इसी तरीके से मैं आपसे यह भी अर्ज करना चाहता हूं कि अगर आप ज्यादा बस के परमिट देना चाहें जहां ७० हैं वहां ७५ और ८० करना चाहें तो मुझे आपत्ति नहीं है, लेकिन मैं यह कहता हूं कि यह जो पर्मिट्स हैं वह कोई बड़े इजारेदार नहीं हैं। वह, वह लोग नहीं है जो मानोपली कैपिटलिस्ट्स हैं जो आजकल गल्ले के व्यापार में आये हैं। अभी तब वह लोग बैंक्स और दूसरे व्यापार में थे अब गल्लेमें आ गये और वह हैरत मचा दी है जिसका ठिकाना नहीं है। इनके पास काफी ब्लैक मनी करीब करोड़ों लाखों है जिसको ये ट्रांसपोर्ट में लाकर डाल देंगे और फिर यहां भी उसी तरह से उत्पात मचावेंगे और इन छोटे लोगों के हाथों से यह बिजिनेस भी निकल जावेगा। आप शायद यह समझते होंगे कि अभी परमिट्स दे दें महीने दो महीने दस दिन, फिर शायद मौका न मिले जैसे कोआपरेटिव में हो रहा है तो यह उचित नहीं होगा। बस इतना ही मुझे पालिसी स्टेटमेंट के संबंध में बातें करनी थीं।

श्री चन्द्रसिंह रावत (जिला गढ़वाल)---

माननीय उपाध्यक्ष महोदय, जो बातें सदन में कही जा चुकी हैं, उन पर मैं समय जाया नहीं करना चाहता हूं। मैं चन्द बातें रोडवेज जो हरिद्वार या कोटद्वार से बद्रीनाथ तक चलती है उस के संबंध में खासतौर पर रखना चाहता हूं। पहली बात, जो बसें पहाड़ों पर चलती हैं, उनके लिये सड़कें अच्छी नहीं हैं अभी तक ट्राफिक इन आर्डर नहीं था, होना चाहिये था। सरकार की तरफ से जो बसें वहां पर हैं वहां पर अच्छी से अच्छी गाड़ियां होनी चाहिये थीं परन्तु जो गाड़ियां दी गयी है वह बहुत पुरानी हैं और प्लेन्स में जो बसें कंडेम की गयी है, उनको बाहर के विशेषकर पहाड़ के यातायात में भेजा गया है, मैं समझता हूं कि सरकार ने यह काम अच्छा नहीं किया है। क्योंकि पहाड़ों में ऐक्सीडेंट्स बहुत हो रहे हैं। शराब के नशे में चूर ड्राइवर्स रहते हैं। न उनके ठहरने की व्यवस्था है, न खाने की व्यवस्था है। बाज वक्त उनकी मशीनें आउट आफ आर्डर हो जाती है। मशीनें अपटुडेट नहीं हैं और उसके कारण बहुत से लोगों के घरों पर ताले लगे हुये हैं और लग जाते हैं, पचीसों, तीसों आदमी मर जाते हैं। इस-लिये इन ऐक्सीडेंट्स को अवायड करने के लिये यह निवेदन करना चाहता हूं कि आपको मुल्क के एक्सचेकर से पेमेंट होता है, हमको डी० ए० मिलता है और आप अच्छी व्यवस्था करें जनता के हित के लिये जिनकी हितों की रक्षा के लिये हम इस सदन में आये हैं। मैं चाहता हूं अपटुडेट मशीनरी उन पहाड़ों के यातायात के लिये सरकार को रखनी चाहिये। इस तरह से जो एक्सीडेंट अक्सर हो जाया करते हैं उनको अवायड किया जा सकता है। अगर सरकार की लापर-वाही की वजह से एक्सीडेंट होते हैं तो मैं समझता हूं इसकी जिम्मेदारी सरकार के ऊपर होती है। कम्पेनसेशन सरकार को देना पड़ता है। जो लोग उस एक्सीडेंट में मर जाते हैं या नाका-बिल हो जाते हैं उनका भार सरकार को वहन करना चाहिये।

दूसरी बात मैं यह बतलाना चाहता हूं कि गाड़ियों की कमी की वजह से 'बोटर नेक' हजारों की तादाद में यात्रियां का हो जाता है। मोटर अड्डे पर बहुत बड़ी संख्या में यात्री जमा हो जाते हैं। पांच-छः रोज तक उनको वहां पर पड़ा रहना पड़ता है। इसलिये सरकार ने बस बढ़ाने का जो निर्णय लिया है उसका मैं स्वागत करता हूं। जितने लोग बदरीनाथ की यात्रा करने जाते हैं वे सब आशा लगाये हुये हैं कि सरकार की ओर से गाड़ियों की व्यवस्था अवश्य होगी और गाड़ियों की व्यवस्था को बढ़ाकर सरकार को इस तरफ अपना कदम बढ़ाना चाहिये।

इसके अलावा यहां पर एक बात कही गई कि पहाड़ों पर अगर कोई व्यवसाय कर सकते हैं तो वह टूरिज्म है; उसको बढ़ावा देकर पहाड़ों की हालत को उन्नत किया जा सकता है। पहाड़ों पर बहुत से ब्यूटी स्पाट्स हैं। वैली आफ फ्लावर्स, औली गुरुसों और गोनाताल इत्यादि ऐसे स्थल हैं, जहां पर लोग देखने के लिये जाया करते हैं। इसलिये इस विभाग की ओर से टूरिस्ट होटल वहां पर होना चाहिये जिसमें खाने और पीने की व्यवस्था अवश्य होनी चाहिये। मोटर अड्डों पर जैसा कि मेरे एक मित्र ने कहा था हजारों की तादाद में आदमी

धूप और पानी में परेशान रहते हैं। उनके बैठने के लिये कोई व्यवस्था नहीं रहती है। तो इस ओर सरकार का ध्यान जाना चाहिये। भेड़, बकरी की तरह से उनको न समझा जाय। इन्सान उनको समझा जाय और इन्सानियत का व्यवहार उनके साथ होना चाहिये। सरकार रुपया कमाना ही अपना ध्येय न समझे। रुपया व्यवस्था के लिये जरूरी है लेकिन यदि सरकार के खजाने में करोड़ों और लाखों रुपया जमा हो तो उससे जनता को कोई सन्तोष नहीं हो सकता है। उस सरकार को हम कोई क्रेटिड नहीं दे सकते हैं। इसलिये मैं चाहता हूं कि इसकी व्यवस्था अवश्य होनी चाहिये। जो यात्री देखने के लिये जाना चाहें उनको विश्वास होना चाहिये कि सब सुविधा उनको मिलेगी।

दूसरी बात कहना चाहता हूं कि जो आपके बसों के चालक हैं आप उनको सुविधा और सहूलियत नहीं देते हैं तो मोटर एक्सीडेंट होंगे। शराब की बोतल पीकर वह सड़क के किनारे पड़े रहते हैं। उनको जब रिक्रियेशन उपलब्ध नहीं किया जाता और टिकने की व्यवस्था नहीं की जाती तो ये दुर्घटनायें होंगी, उनको खत्म नहीं किया जा सकता।

टरिज्म के संबंध में एक बात और कहना चाहता हूं कि हरद्वार से कोटद्वार और पौड़ी से जोशीमठ तक टूरिस्ट होटल होने चाहिये ताकि टूरिस्ट को एक अट्रैक्शन रहे। उनके खाने पीने की सुविधा सरकार किसी ठेकेदार के सिपुर्द कर दे जो इस व्यवस्था को चालू करके उन टूरिस्ट को सुखों सुविधा और सहूलियत पहुंचा सके। उस प्रकार की व्यवस्था होनी अनिवार्य है। कारपोरेशन बनाने की जो बात कही गई है, तो एक कारपोरेशन इस ट्रान्सपोर्ट व्यवसाय को चलाने के लिये बनाया जाना चाहिये। सरकार के ५१ फीसदी और जनता के ४९ फीसदी शेयर होने चाहिये। हर मामले में सरकार अपना हाथ रखेगी तो जनता क्या करेगी, अगर कोई काम जानता के लिये नहीं छोड़ा जायगा तो जनता क्या करेगी। सरकार रिक्शा और तांगा भी चलाने लग जाय तो जनता की गुजर नहीं होगी। अगर जनता दिल्ली और लखनऊ की तरफ ही देखती रहे तो फिर वह जनता निठल्लू हो जायगी और कुछ कर नहीं पायेगी। इन शब्दों के साथ मैं इस कटौती क प्रस्ता[illegible] का समर्थन करता हूं।

*श्री भृगुनाथ (जिला वाराणसी)

माननीय उपाध्यक्ष महोदय, आज जो परिवहन विभाग का बजट पेश है, मैं उसके समर्थन में खड़ा हुआ हूं। माननीय राजाराम पांडेय जी ने जो कटौती का प्रस्ताव पेश किया है, वह शायद इस खयाल से कि उन को परिवहन विभाग का बजट देख कर ऐसा मालूम हुआ होगा, भ्रम हुआ होगा कि यह बजट अच्छा नहीं है। मैं आप से निवेदन करना चाहता हूं कि जब सर्व प्रथम १९४७ में परिवहन विभाग द्वारा बसें चलायी गयीं, उस समय सरकारने कहा था कि "सरकार के साधन अपेक्षाकृत अच्छे होने तथा वर्कशापों में आधुनिक साज सज्जा की व्यवस्था होने के कारण वहां के कर्मचारियों को अपनी प्राविधिक कुशलता बढ़ाने और साथ ही अपने भावी जीवन को समुन्नत करने के लिये पहले की अपेक्षा अच्छे अवसर मिलें।" मैं आप से कहना चाहता हूं कि जो व्यवस्था पिछले वर्षों में रही, जिसके कारण आज इस विभाग द्वारा जैसा कहा गया था, बसें देश में, प्रदेश में चलायी गयीं, यात्रियों को सुविधा दी गयी, और राष्ट्र का फायदा हुआ। वह नकशा आज हमारे सामने पेश है। इसके कारण ही पहले जितना लाभ हुआ था उतना लाभ अंतिम वर्षों में नहीं हुआ। दिन प्रति दिन रोडवेज में हमारी आमदनी में ह्रास होता रहा है जिसके आंकड़े इस प्रकार हैं। १९६१-६२ में हमारा लाभ रहा २,१३,६०,४५९ रुपये, १९६२-६३ में लाभ रहा २,११,६६,४०३ रुपये, १९६३-६४ में लाभ रहा १,८६,३८,६६८ रुपये, १९६४-६५ में लाभ रहा १,७५,३०,४६८ रुपये और १९६५-६६ में लाभ हुआ २,१५,४४,३२८ रुपये, लेकिन १९६६-६७ में लाभ हुआ

*वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया।

[श्री भृगुनाथ]

एक करोड़ १० लाख रुपये कुल। तो इस नकशे के देखने से पता लगता है कि बसों के संचालन में यह सरकार के कर्मचारियों की गड़बड़ी के कारण आमदनी कम हुई है। आज बसें नहीं चल रही हैं। बसें अपने कारखाने से निकलने के बाद थोड़ी दूर जा कर खड़ी हो जाती हैं और इसका मुख्य कारण यह है कि जो अधिकारी बसों पर लगे हुए हैं वे बसों की ठीक ढंग से देखभाल नहीं कर रहे हैं। जो नयी मशीनें आती हैं वे रोडवेज की बसों में न फिट होकर प्राइवेट बसों में फिट हो जाती हैं और प्राइवेट बसों की मशीनें रोडवेज की मशीनों में आकर फिट होती हैं। मैं आपको बताऊं कि शादी बाबा नाम का एक कर्मचारी जो कानपुर सेंट्रल वर्कशाप में काम करता है, उसने कई बार रिपोर्ट की कि कानपुर वर्कशाप का माल बराबर चोरी होता रहा है। उसे रोकने भी व्यवस्था की जाय।

जैसा मेरे मित्र राजा राम जी ने कहा, एक केन्द्रीय वर्कशाप है। उसके बराबर गोरखपुर और दूसरी जगह भी वर्कशाप खोला जाना चाहिये। मेरा सुझाव है कि केन्द्रीय वर्कशाप केवल एक जगह पर रहना ही उचित है नहीं तो सप्लाई करने वाली कम्पनियां, जिनको माल सप्लाई का ठेका दिया जाता है वह भिन्न भिन्न स्थानों पर भिन्न भिन्न तरह का माल सप्लाई कर देंगी और ऐसी मशीनें सप्लाई करेंगी कि जो रद्दी होंगी और उस में सरकार का घाटा होगा। यही कारण है कि आज तक कानपुर की वर्कशाप में जो मशीनें आयी हैं उनको वहां के इंजीनियर, मैनेजर ने चोरी करके दूसरे स्थान पर भेजने में सरीहन गलती की है जिसके कारण वह मशीनें प्राइवेट बसों में फिट हुई हैं और बसें बस स्टेशन से निकल कर दूसरे स्थान पर खड़ी हो जाया करती हैं। सन् १९६१ में जो २ करोड़ की आमदनी थी वही घटकर सन् ६६ में ११० लाख हो गयी, इसका क्या कारण था? कोई बुनियादी खराबी है। तो इन गड़बड़ियों को दूर करने के लिये सरकार कोई ऐसी कमेटी बनाये जो जांच करे कि क्यों घाटा हुआ इतना बड़ा? प्राइवेट बस का मालिक अगर बस का एक स्क्रू भी घटता है तो उसकी तरफ उसका बराबर ध्यान रहता है। वह बसों को चलाता है, उसकी बस कभी खड़ी नहीं होती। उसके परिवार का उसी से पालन पोषण होता है और वह तरक्की करता है। वही मालिक जो एक प्राइवेट बस चला रहा है वह कल ४–६ ट्रकों को चला रहा है और ४–६ बसें भी चल रही हैं। तो सरकार की आय है ह्रास का कारण क्या है? एक तो यह है कि सरकार ने उन रूटों को तय किया जहां यात्री कम जाते हैं। लखनऊ-हरदोई मार्ग का जिक्र हुआ। उसमें हर १५ मिनट पर एक बस निकलती है। हरदोई का एक और रूट है जहां किसी भी बस को देखें तो खाली नहीं रहती, यात्री छूट जाते हैं। आज तक इस रूट को सरकारी कब्जे में क्यों नहीं लिया गया? अगर लिया गया होता तो आमदनी बढ़ती। नक्शे के हिसाब से पता चलता है कि रोडों पर जो बसें चलती हैं, उनमें सरकारी बसें तो घाटे की और प्राइवेट बस मुनाफे की चलती हैं। लखनऊ-हरदोई मार्ग को सरकार ले तो सरकार को दूना मुनाफा होगा। आज इलाहाबाद–बनारस रोड है, और भी हैं। बनारस वर्कशाप में मिर्जा मुराद के अन्दर टायर पकड़ा गया और वह थाने में जमा हुआ, उसकी रिपोर्ट की गयी लेकिन संबंधित कर्मचारी का न तो चालान हुआ और न उसको निकाला गया। हमारे बनारस में कई लाख की चोरी हुई है। एक-एक गाड़ी ४–४ सौ मील तक चली है, मुनाफा क्या है? आजमगढ़ में यही हाल है। क्या कारण है कि रोडवेज बसों से यात्री चढ़ते हैं लेकिन मुगलसराय से चकिया जाने के लिये एक गाड़ी में ४–५ सौ गैलन तेल लिया गया है। अगर जांच नहीं करायी गयी तो इसी तरह से सरकार की आय का ह्रास होता रहेगा और हमारी आमदनी कम होती जायगी।

जिस तरह से बसों का निर्माण किया गया, प्राइवेट बसें ली गयीं तो अनुमान था कि हमारी पूंजी बढ़ेगी, लेकिन वह कम होती गयी। जो आमदनी पहले सन् ६१–६२ में १६·३४ प्रतिशत मुनाफा हुआ था, वही सन् ६५–६६ में ११.६२ रह गया। हमारी बसें सन् ६१–६२ में चलती थीं ३,३११, सन् ६६ में ३,६०४ और सितम्बर ६६ में ३,५९८ हो गयीं। परिवहन विभाग का एक और नक्शा उसमें दिया है कि मार्च सन् ६६ में यात्री गाड़ियां थीं ४,४८७,

भार वाहन १५,१०२, निजी १,५०६, टैक्सी ७१६ । सितम्बर, ६६ तक ४,४५० यानी ३७ कम हो गयीं । पिछली हुकूमत में कम होती चली गयीं । आगे १५,१०२ की बजाय संख्या १५,१३२ प्राइवेट बसों की पहुंच गयी । तो प्राइवेट बढ़ीं और हमारी कम हुईं । आज प्राइवेट लोग समझते हैं कि एक स्क्रू घट जाता है तो उस गाड़ी को मरम्मत के लिये जाना पड़ता है और मोटर उसे ढोकर ले जाती है । यहां ड्राइवर को कोई अधिकार नहीं है, यही अधिकार है कि जहां गाड़ी बिगड़ जाय वहीं छोड़ कर चला आये । इन शब्दों के साथ मैं इस अनुदान का समर्थन करता हूं ।

श्री प्रेमदत्त (जिला फतेहपुर)---

माननीय उपाध्यक्ष जी, मैं कटौती के प्रस्ताव के समर्थन में खड़ा हुआ हूं । मैंने पूर्व वक्ताओं के भाषणों को बड़े गौर और प्रेम से सुना । मुझसे पहले जो पूर्व वक्ता बोल रहे थे, मैं समझता हूं कि वह टैक्सेशन की थियरी को जानते तो ऐसी बात न कहते । जिस सरकार का बजट घाटे का नहीं होता, उसकी तरक्की नहीं हो सकती--यही सरकार की तरक्की का आधार हुआ करता है । आपका जो बजट है उससे हम क्या आशा करेंगे ? जब आप कोई टैक्स नहीं लगायग तो आपकी गाड़ी वहीं रह जायगी जहां पहले थी । तरक्की वहां हुआ करती है जहां टैक्सेशन बढ़ाये जाते हैं और योजनायें होती हैं, लेकिन अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि इस सरकार ने एक नयी थियोरी रखी है और उससे कोई आशा किसी विभाग की तरक्की की नहीं हो सकती है । जो आपने अनुदान रखा, उससे कवल जो सामने काम चल रहा है उसको उतना ही रहने दिया जाय, यही इसका मकसद है और आगे के बारे में आपने सोचा नहीं । वित्तमंत्री का भाषण मेरे पास है, आज तो कोई परिवहन मंत्री का भाषण हुआ ही नहीं । सफा ५ में केवल डाई लाइनें हमें मिलीं, "बस परमिटों के सिलसिले में भ्रष्टाचार को रोकने के लिए, उन मार्गों पर जिनका राष्ट्रीयकरण नहीं हुआ है, उदारता-पूर्वक परमिट देने का निर्णय लिया गया है ।" यह पूरे बजट में वित्तमंत्री की स्पीच हुई थी जो बताते हैं कि आपका ट्रेड किस ओर है । इस भाषण से स्पष्ट होता है कि आपका झुकाव पब्लिक सेक्टर की ओर न होकर प्राइवेट सेक्टर की ओर है । वैसे तो मैं यह हृदय से मानता हूं कि कोई सरकार ३ महीने के अन्दर कोई बड़ा काम नहीं कर सकती है, क्योंकि एक प्रदेश, जिसकी आबादी ८ करोड़ से ज्यादा है, वहां की किसी भी सरकार के लिए ३ महीना कोई अधिक समय नहीं हुआ करता है । मैं मानता हूं कि आप ३ महीने में क्या कर सकते हैं, लेकिन इतना मैं आपको बताना चाहता हूं कि यह तो अन्दाज हो जाता है कि आपका ट्रेड किधर है । मुझे जैसे बम्बई जाना है तो मैं बम्बई का टिकट लूंगा लेकिन अगर बम्बई का नहीं लिया है तो स्पष्ट हो जाता है कि मेरी जो डायरेक्शन है वह उधर नहीं है । जहां तक बजट का प्रश्न है इसमें कोई योजना नहीं है, न इस बजट को घाटे का कहा जा सकता है और न यह सरप्लस का ही है ।

यह बिलकुल अजीब सा बजट है । इस बजट भाषण के पृष्ठ ३ पर लिखा है "यदि किसी एक सिद्धांतविहीन राजनीतिक दल के हाथ में शासन की बागडोर लम्बे अर्से तक लगातार रहे तो इससे प्रशासन में कलुषता की कीचड़ वैसे ही बढ़ जाती है जिस प्रकार किसी पोखरे में पानी अधिक दिनों तक स्थिर रहने पर पंकिल हो जाता है ।" माननीय, इस सरकार की यह पंक्तियां बिलकुल इन्हीं पर लागू होती हैं । इस सरकार ने अपने लिये ही इनको लिखा है । यह सरकार बिलकुल सिद्धांतविहीन है, न इसकी कोई योजना है और न ही इसका कोई उद्देश्य है । कांग्रेस सरकार सन् ४७ में आयी और सन् ५२ में ही उसने प्लानिंग शुरू कर दी । कोई देश बिना प्लानिंग के उन्नति नहीं कर सकता । रूस ने भी सन् १९१७ की क्रांति के बाद करीब १५ वर्षों के बाद अपनी प्लानिंग शुरू की । हमारे यहां इतनी जल्दी हमने प्लानिंग शुरू की ।

[श्री प्रेमदत्त]

श्रीमन्, जहां तक रोडवेज का मामला है, मैं समझता हूं कांग्रेस सरकार ने इस योजना को शुरू किया और हमारी इस योजना को देश के दूसरे प्रदेशों ने भी अपनाया । दूसरी जगह के लोग हमारे यहां की योजना को देखने के लिये आये और यहां से सीख कर गय । इस योजना में कुछ खामियां भी हैं, जिनकी ओर मैं सरकार का ध्यान दिलाना चाहूंगा । रोडवेज विभाग में ड्राइवर्स और कंडक्टर्स के अभी तक कोई सर्विस रूल्स नहीं बने हैं । उनको अपनी नौकरी का खतरा हर वक्त बना रहता है । वे मुस्तकिल नहीं हैं । सरकार को उनको मुस्तकिल करने के प्रश्न पर ध्यान देना चाहिये तथा उनके लिये सर्विस रूल्स शीघ्र बनाने चाहिये ।

ड्राइवर्स और कंडक्टर्स से १०–१२ घंटे काम लिया जाता है । जिस वक्त से वे स्टेयरिंग पकड़ें और जिस वक्त तक वे गाड़ी चलायें उस वक्त तक का समय काउंट होना चाहिये और उस हिसाब से उनको ओवरटाइम मिलना चाहिये । रात को उनके ठहरने के लिये रिटायरिंग रूम की व्यवस्था होनी चाहिये, अभी जहां कहीं रात को उनको रुकना पड़ जाता है, वे बस में ही र त गुजारते हैं । आप उनको १०० रुपये देते हैं, इतने कम रुपयों में वे मकान आदि नहीं ले सकते । उनके लिये मकान की व्यवस्था आपको करनी चाहिये ।

मैं एक चीज की और और सरकार का ध्यान दिलाना चाहता हूं । अक्सर देखने में यह आता है कि बसों में अपर क्लास के ऊपर कुछ सरकारी कर्मचारी बैठ जाया करते हैं । इससे यात्रियों को बड़ी असुविधा होती है । इसके लिये कोई आदेश होना चाहिये कि वे अपर में बैठकर न जाया करें । या एक से अधिक अपर में न बैठा करें ।

एक सदस्य—

कोरम नहीं है सदन में ।

(घंटी बजाई गई और गणपूर्ति होने पर सदन की कार्यवाही पुनः आरम्भ हुई ।)

श्री प्रेमदत्त—

मान्यवर, तो मैं अभी एक बात और बताने जा रहा था कि यह जो बसों का करटेलमेंट है यह आपके बजट का दोष है । यदि सरकार चाहती है कि इस विभाग में तरक्की हो तो आपको दोबारा बजट बनाना पड़ेगा घाटे का, क्योंकि बिना पैसे के आप बसेज नहीं चला सकते । हमारे देश में जो औद्योगीकरण हुआ है उसमें यातायात की उन्नति होनी आवश्यक है क्योंकि किसी भी कंट्री में जहां पर इंडस्ट्रीएलाइजेशन हुआ है, वहां पर मींस आफ कम्युनिकेशन्स की तरक्की बहुत जरूरी है । जहां तक लोकल प्रोब्लेम्स का ताल्लुक है, श्रीमन्, मैं जिस क्षेत्र से चुनकर आया हूं वह २५० स्क्वायर मील का क्षेत्र है । वहां केवल ९ मील तक बसें जाती हैं । बाकी इलाके में साईकिल और बैलगाड़ी ही साधन हैं । सरकार उस क्षेत्र को उपेक्षा की दृष्टि से देखती है । मैं नहीं कह सकता कि क्या वजह है । मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि उत्तर प्रदेश का हर हिस्सा सरकार की नजर में होना चाहिये । वहां २०–३५ मील तक तो बसें जा ही सकती हैं । जहां तक डायरेक्ट बसों का ताल्लुक है उनको खत्म करने से सरकार को नुक्सान ही हुआ है और जनता को कष्ट होता है । लम्बे रूट्स को प्रोत्साहन देना चाहिये ।

श्री उपाध्यक्ष—

आपका समय समाप्त हो गया ।

श्री प्रेमदत्त—

इन शब्दों के साथ मैं कटौती के प्रस्ताव का समर्थन करता हूं ।

*श्री विष्णु स्वरूप (जिला मुजफ्फरनगर)—

उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका बहुत आभार प्रकट करता हूं कि आपने मुझे परिवहन पर बोलने का मौका दिया । हमारे मंत्री जी की तरफ से जो परिवहन का बजट रक्खा गया है, मैं उसके समर्थन में बोलना चाहता हूं। उपाध्यक्ष महोदय, दिक्कत यह है कि मैं इलेक्शन बगैर बोले ही जीतकर आया हूं इसलिये बोलने में दिक्कत होती है । उपाध्यक्ष महोदय, यह जो अनुदान रक्खा गया है और मैंने वित्त मंत्री जी का भाषण भी पढ़ा था और सुना था उसमें यह कहा गया था कि प्राइवेट मोटर्स को उदारता के साथ परमिट दिये जायेंगे । मैं आपके माध्यम से सरकार की निगाह इस तरफ दिलाना चाहता हूं कि उन्होंने जो उदारता दिखाई है वह उदारता नहीं है बल्कि कुछ गरीब लोगों की और जिनके पास एक साधन है बच्चों के पेट भरने का, उसमें लाठी मारने की उदारता है ।

श्रीमन्, आज एक चर्चा बहुत जबरदस्त है कि परमिट की कीमत पचास हजार, एक लाख और दो लाख है । परमिट ज्यादातर कांग्रेसियों को दिये गये हैं और फलां को दिया गया है । तो मैं इस बात पर रोशनी डाल देना चाहता हूं। जो बस आपरेटर अपनी गाड़ियां चलाते हैं वे अपने बच्चों का पेट भरने के बाद उनके अगर हिस्से में आता है तो सिर्फ सड़कों की गर्द आती है। अगर आप मुकाबिला करें प्राइवेट मोटर्स का और जो नेशनलाईज्ड रूट्स पर चलने वाली रोडवेज का, तो आपको मुकाबले में यह साबित होगा कि सरकारी रोडवेज की बसेज पर चलने वालों को ज्यादा परेशानी है और जो प्राइवेट आपरेटर्स की मोटरों पर चलते हैं, उनको ज्यादा आसानी है । उदाहरण के तौर पर मैं आपको बतलाऊं कि हमारे प्रदेश के अन्दर कुल जो पक्की रोड्स हैं वे २४,८०४ किलोमीटर हैं जैसा कि पहले के कई वक्ताओं के भाषणों में भी आ चुका है । उसमें से १७८२ किलो मीटर पर रोडवेज की बसेज चलती हैं जिनकी तादाद ३५८८ है । यानी नेशनलाइजेशन के मातहत जो हमारी बसेज चलती हैं, उनकी संख्या ३५८८ है। ७०१६ किलोमीटर में प्राइवेट आ रेटर्स की मोटरें चलाती हैं जिनकी संख्या ४४८७ हैं । तो यह कहना कि प्राइवेट बस आपरेटर्स बहुत बड़ी मात्रा में रकम कमाते हैं, यह गलत है। यदि सरकार के इस आंकड़े को हम निकाल कर देखें तो आप देखेंगे कि इसके अन्दर हमारा कितना कैपिटल लगा हुआ है और क्या उसका इंटरेस्ट पड़ता है। खर्चा काटने के बाद इन बसेज से सरकार को एक करोड़ १० लाख रुपये की आमदनी होती है । अभी भी बहुत सी बसेज बेकार पड़ी हैं । प्राइवेट आपरेटर्स की करीब ४४ ० बसेज चलती हैं जो कि हर वक्त सही कंडीशन में होती हैं । गवर्नमेंट रोडवेज को जो रूट्स मिली हुई हैं वे साढ़े तीन गुनी अधिक हैं । तो जो चीज आज यह सरकार करने जा रही है उसके लिये उसने इसमें जो उदारता शब्द का इस्तेमाल किया है, मुझे खुशी होती अगर उदारता का शब्द इसमें न लिखा होता । जहां गवर्नमेंट रोडवेज को रूट्स दिया गया है वहीं प्राइवेट मोटर आपरेटर्स को भी रूट्स के लिये परमिट दिये जाते तो आपस में कम्पटिशिन होता और उसके मातहत जनता को लाभ होता । लेकिन आज होता है उसके उल्टा ही । रोडवेज की बसेज खड़ी रहती हैं। लोग लाइन में लगे रहते हैं, टिकट मिलने का नम्बर ही नहीं आता । अगर कोई बड़ा आदमी हुआ तो उसे तो टिकट बाबू अन्दर बुला कर टिकट दे देता है और गरीब आदमियों को कोई पूछने वाला नहीं होता है कि उसको टिकट मिलेगा भी या नहीं । टिकट के लिये उसे घंटे दो-दो घंटे तक खड़े रहना पड़ता है । तो उसका समाधान कौन कर सकता है ? उसका समाधान प्राइवेट आपरेटर्स कर सकते हैं । अगर प्राइवेट आपरेटर्स से कम्पीटीशन हो तथा जितनी प्राइवेट लाइनें हैं, उन पर दुगुनी बसेज कर दी जायं तो जनता का काफी लाभ हो सकता है ।

---

*वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया ।

[श्री विष्णु स्वरूप]

मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूं कि उनको यह मालूम होगा कि एक बस आपरेटर के जिम्मे कितना फाइनेंस कम्पनी का कर्जा होता है। ४४८७ बसें जो प्राइवेट आपरेटर्स की चलती हैं उनमें करीब ३५०० बसें फाइनेंस कम्पनी के कर्ज से आयी हैं।

श्री बैजनाथ सिंह--

श्रीमन, मेरा एक व्यवस्था का प्रश्न यह है कि यह परम्परा रही है कि सदन में बहस चलने के समय कोई न कोई मंत्री उपस्थित रहता है लेकिन इस समय कोई मंत्री नहीं है।

श्री उपाध्यक्ष--

मंत्री जी आपके सामने बैठे हुए हैं।

यहां र महो लाल जी बैठे हुए हैं, वे नोट्स ले रहे हैं। और उनका जवाब देंगे।

श्री विष्णुस्वरूप--

श्रीमन्, मैं आप के माध्यम से प्राइवेट आपरेटर्स पर जो अत्याचार किया जा रहा है, उसकी ओर सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। यहां पर यह कहा जा रहा है कि कांग्रेसियों ने अपने आदमियों को परमिट दिये। यह सही है कि उन्होंने २० वर्षों तक अत्याचार किये थे लेकिन जो अत्याचार उन्होंने २० वर्षों में दिये थे उन्हें हमारी सरकार ३ महीने के अन्दर ही करने जा रही है। (विरोधी दल की ओर से मेजें थपथपायी गयीं)। मुझे मालूम हुआ है कि मौजूदा सरकार ने आर० टी० एज० कमेटियों की जो कन्वैन्शन रही हैं, और जो हम जब से छोटे-छोटे बच्चे थे, चली आ रही हैं, आज उन्हें तोड़ दिया गया है। उन कन्वैन्शन्स आधार पर आर० टी० ए० का मेम्बर एक एम० एल० ए० होता था लेकिन मुझे मालूम हुआ है और मैं गारन्टी के साथ कह सकता हूं कि देहरादून की आर० टी० ए० कमेटी के अन्दर मास्टर राम स्वरूप जी को न रख कर श्री नित्यानन्द जी को, जो उनके प्रतिद्वंदी थे रखा गया है। उन्होंने वहां पर एक टाइम में १३ व्यक्तियों का चालान किया। चालान में कोई कंडिशन्स के खास नहीं हैं। उनका चालान इस बिना पर किया गया कि कोई ड्राइवर वर्दी नहीं पहने हुये था, उसके पास उसकी किताब नहीं थी। जब मोटर आपरेटर्स ने एजिटेशन किया और कहा कि हमारी किताबें आफिस में जमा हो जाती हैं और कायदा यह है कि वहां पर कोई रसीद नहीं मिलती तो कमिश्नर साहब ने पूछा कि आपने कैसे इनको सजा कर दी तो उनके पास कोई उत्तर नहीं था। मैं तो समझता हूं कि इसमें एक पार्टीबाजी अपनायी गयी है ताकि जनसंघ हर स्थान पर मजबूत हो जाये, जैसे कि कोआपरेटिव सोसाइटीज में किया गया है और हमारे स्वार्थों को हमारे हकों को छीना गया है, उसी प्रकार से आर० टी० एज० कमेटियों में भी जनसंघ के आदमियों को ही रखा गया है ताकि जनसंघ वालों को ही परमिट दिये जा सकें।

अपने शहर की ही एक मिसाल देना चाहता हूं। हमारे शहर में एक रतन लाल जी गुप्ता हैं। वे जनसंघ के एक बहुत बड़े लीडर हैं। उनकी बीवी के नाम पर, नौकर के नाम पर, उनके पास ७ परमिट हैं। अगर जनसंघ अपने कर्त्तव्य का निर्वहन कर सके तो मैं चाहूंगा कि उनसे ५ परमिट वापस ले ले। तो मैंने इस बात से यह सिद्ध किया कि यह जो २० वर्षों से इन कांग्रेसियों ने अपवित्र कार्य किया और जिसके कारण आज उन्हें सजा मिली, अपने भाइयों से प्रार्थना करूंगा कि वे उस कुकृत्य को रिपोर्ट न करें और अगर करेंगे तो जनता उन्हें भी माफ नहीं करेगी। हमें सोचना चाहिये कि मास्टर राम स्वरूप जिनका १९२१ से आज तक सार्वजनिक जीवन रहा है उनको उस कमेटी में न रखकर नित्यानन्द जी को क्यों रखा गया है। उनके अन्दर क्या खास बात है, तो इससे स्पष्ट होता है कि पार्टी लैबिल अपनायी जा रही है।

इन की स्थिति को देखें। मैं नहीं कहता कि लाइन पर गाड़ियां न बढ़ायें। लेकिन बढ़ायें वहां जहां जरूरत हो। एक शामली लाइन है जिस पर ४६ बसेज हैं। एक दिन

एक गाड़ी खड़ी रहती है और एक दिन दूसरे का नम्बर आता है। तो क्या शामली-मीरपुर लाइन पर भी गाड़ियां बढ़ाने जा रहे हैं। अगर गाड़ियां नई बढ़ गयीं तो मैं बता देना चाहता हूं कि वहां के लोग जो अपने बच्चों का पेट पाल रहे हैं वे जिन्दा मर जायेंगे। इसलिये आप इस बात पर भी गौर करें।

श्री उपाध्यक्ष--

अब आप का समय समाप्त हो गया।

(श्री मंगल प्रसाद का नाम पुकारे जाने पर।)

श्री चेत राम पचपेड़ा (जिला बरेली)--

अभी एक सदस्य विरोधी पक्ष के बोल चुके हैं, इसलिये मैं चाहूंगा कि आप इधर के किसी सदस्य को बोलने का मौका दें।

श्री उपाध्यक्ष--

आप अपना स्थान ग्रहण करें।

श्री राममूर्ति अंचल (जिला शाहजहांपुर)--

जब तक माननीय सदस्य अपनी तरफ से घोषणा न करें कि वह किस दल के सदस्य हैं तब तक यह समझ लेना कि वह इधर के थे, यह ठीक नहीं है। माननीय सदस्य से पूछा जाय कि उनकी क्या इच्छा है।

श्री उपाध्यक्ष --

आप अपना स्थान ग्रहण करें।

*श्री मंगला प्रसाद तिवारी (जिला इलाहाबाद)--

श्रीमन्, मैं कटौती के प्रस्ताव का समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूं। मैं देख रहा हूं कि माननीय सदस्यों का ध्यान जनता की सुविधाओं की तरफ नहीं है बल्कि अपनी सुविधा की ओर है। मेरा अपना खयाल है कि ट्रांसपोर्ट अथारिटी उत्तर प्रदेश में कांग्रेस की एक जीती जागती मिसाल है जनसेवा की। और सरकारी बेंचों पर बैठे हुए मित्रों ने जरा भी इस ओर निगाह नहीं लगायी। क्या दिक्कत है जनता को, उधर उन का ध्यान नहीं गया। मझे कहना है कि पहले रीजन का री-आर्गेनाइजेशन होना चाहिये। इसलिये कि इलाहाबाद-कानपुर दो रीजन के बीच में इलाहाबाद में कानपुर रीजन की बसेज चलती हैं, प्रबन्ध भी कानपुर से होता है। वहां की जनता को जो दिक्कत होती है, वह कभी भी कानपुर जा कर ठीक नहीं हो सकती। इसलिये मैं चाहता हूं कि जो रीजन हैं उन का रीआर्गेनाइजेशन हो जिस से जनता को सविधा हो। जनता को सस्ते किराये पर अगर बसें नहीं मिलती तो यह बिलकुल पूंजीवादी व्यवस्था की बात है। जैसा बंगाल, बम्बई, मद्रास में है, वहां सस्ता किराया जनता को देना पड़ता है लेकिन इस प्रदेश में बिलकुल उस के विपरीत है और रेल के किराये से बस का किराया अधिक है। मैं चाहता हूं कि सरकार इस पर विचार करें और किराये में राहत दे ताकि साधारण से साधारण आदमी बस यात्रा कर सके। श्रीमन्, मैं आप के जरिये एक बात कहना चाहता हूं कि समय की पंक्चुएलिटी बस के चलने में नहीं है। इसका होना अति आवश्यक है। साथ साथ यह भी जरूरी है कि १ घंटे में कानपुर से लखनऊ आने में जो मुसाफिर को कष्ट होता है, वह भुक्तभोगी ही समझता है, तो मेरा सुझाव है कि यहां कम से कम एक-एक घंटे पर बस छूटने की व्यवस्था की जाय।

जैसे रेल का पास माननीय सदस्यों को मिलता है, उसी तरह अगर बस पास की व्यवस्था की जाय और चाहे रेल के पास में कटौती की जाय तो मैं समझता हूं कि इस में अधिक सुविधा

*वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया।

[श्री मंगलाप्रसाद तिवारी]

होगी यहां लखनऊ पहुंचने में। एक बात और कहनी है कि मेले में सिंगिल जर्नी डबल फेयर लिया जाता है स्पेशल बस के नाम पर, इसे खत्म करना चाहिये। प्राइवेट बस वाले किराया कम करके पूरी आमदनी कर लेते हैं और सरकारी बस वाले मुंह ताकते रह जाते हैं। इसलिये सरकारी बस वाले भी सिंगिल जर्नी सिंगिल फेयर चार्ज करें ताकि जनता को राहत मिले। बेचारे किसानों को कभी-कभी तो मौका ही मिलता है कि वे इकट्ठा हों।

एक बात यह भी है कि सामान की जिम्मेदारी बस वाले की नहीं है अगर खो जाय तो। लिहाजा ऐसी कोई व्यवस्था की जाय, जैसे चिट दी जाय कि सामान ऊपर रखा हुआ है और जहां सामान उतरे तो उस चिट से मिला लिया जाय। इससे भी जनता को सुविधा होगी।

टेलीफोन की व्यवस्था एक बस स्टेशन से दूसरे बस स्टेशन पर नहीं है। इस व्यवस्था के होने से यात्रियों को दिक्कत नहीं होगी। १०० आदमी लाइन में खड़े रहते हैं और बस आने पर कंडक्टर बतलाता है कि ५ आदमी की जगह है। ९५ आदमियों का दिन बेकार हो जाता है।

एक बात ट्रक की कहनी है। एक ट्रक ७० हजार रुपये की होती है। परसों बस आपरेटर्स का सम्मेलन हुआ था। जो कच्चा सामान भेजा जाता है एक जगह से दूसरी जगह, उसमें ज्यादा दाम जनता को देने पड़ते हैं किराये की शक्ल में। मेरा कहना है कि सरकारी ट्रक से माल ढोने की सुविधा जनता को मिलनी चाहिये।

पक्की सड़कों पर सरकारी बसें चलती हैं लेकिन वे बड़ी टूटी-फूटी हालत में रहती हैं और जगह-जगह खड़ी हो जाती हैं। ऐसी बसों को सड़क से हटा कर उन सड़कों पर भेज दिया जाय जहां बस से चलने का रिवाज नहीं है। पश्चिम में जो प्राइवेट बसेज चलती हैं उनमें पूंजीवादी व्यवस्था का एक अंश है, यह मेरा अपना खयाल है। हमारे कम्युनिस्ट नेता आचार्य दीपंकर ने कहा कि नेशनलाइजेशन नहीं होना चाहिये। लेकिन संयुक्त विधायक दल की सरकार में कम्युनिस्ट भी हैं। वे जरूर चाहते होंगे कि बसों के राष्ट्रीयकरण की ओर सरकार का अधिक से अधिक ध्यान जाना चाहिये। दफ्तरों में जो लोग काम करते हैं उनकी आमदनी कम है, इसलिये उनको एक जगह से दूसरी जगह पहुंचाने के लिये बसों की व्यवस्था होनी चाहिये।

आर० टी० ओ० दफ्तर में बेईमानी, लाइन पर ट्रकों के चालानों में कमी होनी चाहिये। उसमें परेशानी ज्यादा होती है और काम कम होता है। जितनी घूसखोरी ट्रकों के मामले में प्राइवेट ओनर्स की है उतनी कहीं नहीं है। मिसाल के तौर पर चित्रकूट का मेला लगता है तो बसें वहां की चलती हैं। एक बात और कह दूं कि यह जो आप टिकट बस छूट जाने के बाद लौटाते नहीं हैं, इसकी भी व्यवस्था करनी चाहिये। अगर हमारी बस छूट जाय तो आप कुछ पैसे काट कर हमारा टिकट वापस कर लें, ऐसी एफिशेंसी बस में आनी चाहिये। यह चूंकि कांग्रेस सरकार की व्यवस्था है और यह बिना मंत्री के विभाग है और मुख्य मंत्री जी को कोई अन्दाजा नहीं है क्योंकि वह जरा ज्यादा एरिस्टोक्रेटिक टाइप के हैं इसलिये मैं चाहता हूं कि यह जीवन का अंग है और जहां सभ्यता जाती है, वहां सेवा जानी चाहिये ऐसा मेरा खयाल है। मैं समझता हूं कि सरकार इधर ज्यादा ध्यान देगी और इसका राष्ट्रीयकरण करने की चेष्टा करेगी।

श्री उग्रसेन (जिला देवरिया)—

माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं परिवहन के अनुदान के समर्थन में कुछ निवेदन करने के लिये खड़ा हुआ हूं।

श्री नवलकिशोर (जिला बरेली)—

शायद माननीय उग्रसेन जी ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर बन जायं इत्तफाक से तो कम से कम इस बात को ध्यान में रख कर आज का भाषण दें।

१९६७-६८ के आय-व्ययक में अनुदानों के लिए मांगों पर मतदान---अनुदान संख्या ८४९ ३७---परिवहन तथा अनुदान संख्या ५१---सड़क परिवहन तथा अन्य योजना पर पूंजी परिव्यय

*श्री उग्रसेन---

श्रीमन्, आप जानते हैं कि मेरा और नवलकिशोर जी का कितना नाजुक ताल्लुक है और मेरे बड़े गहरे दोस्तों में से हैं, शैडो कैबिनेट की बात करते हैं। असली कैबिनेट तो बन गयी है और उधर शैडो बनी हुई है। पहले वह असली मंत्री थे, अब नकली बने हुये हैं। खैर, यह परिवहन का विषय नहीं है, यह तो भूमिका मात्र है। मेरा परिवहन से दस, पांच वर्षों से ताल्लुक रहा है और परिवहन के बजट पर तो हर साल बोलने का मौका मिलता है। बीते हुये इनके राज्य में परिवहन की जो तरक्की होनी चाहियें थी वह नहीं हुई। सब से बड़ी खराबी, माननीय नवलकिशोर जी आपको मैं याद दिलाना चाहता हूं, यह हुई कि जब भारत सरकार ने हिन्दुस्तान के परिवहन के बारे में एक कमेटी बनायी जिसका नाम था नियोगी कमेटी और उसने पूरी छानबीन करके यह बताया कि हिन्दुस्तान के सारे राज्यों के परिवहन का एक निगम बनना चाहिये तो सभी सरकारों ने तो मान लिया मगर हमारे उत्तर प्रदेश की सरकार ने कहा कि हम केन्द्रीय कारपोरेशन नहीं मानेंगे। इन्हीं की सरकार जो दिल्ली में थी उसका आदेश इन्होंने नहीं माना। इन्होंने कहा कि हम तो अलग रहेंगे क्योंकि मंत्रियों के यहां लोग नौकरी के लिये आयेंगे। और इन्होंने एक ट्रांस्पोर्ट कमिश्नर, २७ असिस्टेंट ट्रांस्पोर्ट कमिश्नर और ३७ जनरल मैनेजर नियुक्त किये। तो यह कांग्रेस की जो बड़ी बुरी परिपाटी रही है जिसके अन्दर रोडवेज के २६ हजार मजदूर आज मिट गये हैं उस परिपाटी को मिटाने के लिये एक क्रांतिकारी कदम उठाइये, गवर्नमेंट आफ इंडिया की नियोगी कमेटी की सिफारिशों को लागू कीजिये और कारपोरेशन बनाइये। जब इन्होंने निगम बनाना अस्वीकार कर दिया तो १९६० में इन्होंने सब से जबरिया दस्तखत बनवा लिये कि कम तनख्वाह लेंगे क्योंकि आल इंडिया ट्रान्सपोर्ट ऐक्ट केन्द्रीय सरकार में पेश था। उसमें लिखा हुआ है कि जो सुविधायें मजदूरों को परिवहन के अन्दर मिलती रही हैं यह ऐक्ट पास होने पर भी मिलती रहेंगी। उस समय परिवहन मंत्री हमारे अजीज दोस्त डाक्टर सीताराम थे और ट्रांसपोर्ट कमिश्नर बलजीतसिंह राठौर थे। इन्होंने जल्दी से लोगों की सेवा की शर्तें कम कर दी नहीं तो पैसा देना पड़ता। हमने उस समय विरोध किया। हमारे साथी गेंदा सिंह भी परिवहन में उस समय काम करते थे, उन्होंने विरोध नहीं किया। हमने प्रदर्शन किया, आई० एन० टी० यू० सी० के नेता ने प्रदर्शन किया, राजनारायण ने प्रदर्शन किया, मगर सेवा की शर्तें तोड़ दी गयीं। जब माननीय मानसिंह वर्मा मिनिस्टर होकर आये तो मैंने उनसे कहा कि आपका पहला काम यह होना चाहिये कि निगम बनाइये, १९६० का जो काला कानून है उसको तोड़ डालिये, अगर परिवहन कर्मचारियों को सही रास्ते पर ले जाना चाहते ह। परिवहन की आमदनी सरकार को १ करोड़ ६५ लाख रुपये ह। अगर इस आमदनी को और बढ़ाना चाहते हैं तो आप पुरानी सेवा की शर्तों को तोड़ें। दुनिया में कहीं कोई ऐसा विभाग नहीं है जहां बीमारी की छुट्टी न मिलती हो। मगर हमारे रोडवेज में बीमारी की छुट्टी नहीं मिलती है। और बीमारी की छुट्टी किस को मिलती है? ट्रांसपोर्ट कमिश्नर को जो चाहें तो बलरामपुर अस्पताल के डाक्टरों को वहीं बुलवा लें। जनरल मैनेजर की तनख्वाह, चाहे वह ९वां पास हो, ९०० से १६०० रुपये क है। बीमारी की छुट्टी ड्राइवर को नहीं मिलती। उससे कहा जाता है कि तुम गाड़ी खड़ी कर देना अस्पताल के सामने और दवा ले लेना। आकस्मिक छुट्टी तो टाटा, बिड़ला, रुइया, डालमिया, रुंगटा के कारखानों में भी मिलती है। इन्होंने कानून बना दिया कि आकस्मिक छुट्टी नहीं मिलेगी। ये पुराने पाप हैं और हमारा यह परम धर्म है कि पुराने पापों को काटें। कांग्रेस हटाओ, देश को बचाओ, इस नारे पर हमने इनको उधर बैठाया। रोडवेज के कर्मचारियों ने ६२ दिन की हड़ताल की, भूखों मर गये और उन्होंने यह कसम खाई कि कांग्रेस हटाओ तो कांग्रेस को हटा दिया।

---

*वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया।

[श्री उग्रसेन]

मंत्री जी, इनाम एकराम तो राजाओं के दरबार में भी बंटा करता था, आप इनाम न दीजिये, हक तो दीजिये।

श्री रामायण राय (जिला देवरिया)—

आपको इनाम जल्दी ही मिलने वाला है।

श्री उग्रसेन—

आपको तो गैंडा सिंह दिला चुके, बाकी हैं उग्रसेन, मुलाहिजा फरमाइयेगा। हम लोग इनाम के लिये तो आये नहीं। माननीय विष्णु साहब बोल रहे थे। मैं उनको भी सुझाव देता हूं जो नये नये आये हैं कि हम यहां पर आर० टी० ओ० या और किसी के बारे में कुछ कहने नहीं आये हैं। आप वह काम न कीजिये जो ग्राम पंचायत, क्षेत्र समिति और म्युनिसिपैलिटी के मेम्बर करते हैं। माननीय सम्पूर्णानन्द ने कहा था कि सोशलिस्ट पार्टी वह काम करती है जो ड्रेनेज, इंसपेक्टर करता है। आप विधान कार्य करने के लिये आये हैं। हाउस आफ कामंस की कार्यवाही आप पढ़िये कि एक विधायक का क्या मतलब होता है। कौन आर० टी० ए० होगा, कौन क्या होगा, इसमें आप क्यों दिलचस्पी लेते हैं? हो सकता है गलती हो गयी हो, अ को न मिल कर ब को मिल गयी, वह गलती मान ली जायगी। लेकिन उससे कोई फर्क नहीं पड़ता है। कोई क्रान्तिकारी परिवर्तन लाना चाहते हैं विधान में, उनके लिये आप सुझाव दीजिये।

तीसरी बात, मैं यह कहना चाहता हूं कि वह कानून नहीं रहना चाहिये, जिसमें यह हो कि इन पर कोई श्रम कानून लागू नहीं होगा। माननीय भान सिंह वर्मा जब मिनिस्टर हुये तो हमने उनसे कहा, माननीय प्रभुनारायण जी उनके कमरे में गये और कहा कि श्रम कानून लागू कर दीजिये, बोनस का कानून लागू कर दीजिये। पिछली सरकार ने क्या किया? जब बोनस देने की बात हुई तो कहा कि डिपार्टमेंट है। और हमने कहा कि बोनस आप क्यों नहीं देते, आपने तो कहा है कि यह कमर्शल अन्डरटेकिंग हैं। फिर कहा कि नौकरी की शर्तें ठीक करिये तो कहते हैं कि हम तो कमाने वाले हैं। हमारी यह मांग है कि श्रम कानून लागू कीजिये, नियम को बनाइये, पुरानी सेवा की शर्तें तोड़ दीजिये। ये सारे पाप आपको काटने हैं। इसीलिये जनता ने आपको इस कुर्सी पर बैठाया है। देखिये कितनी कैटेगरीज इनके कर्मचारियों की है। डेली वेजेज, डी० सी० सेक्शन। इसमें ट्रांसपोर्ट कमिश्नर के हाथ में ८ हजार मजदूर भर्ती करना है। वह १ अप्रैल को मजदूरों को भर्ती करता है और ३१ मार्च को खत्म कर देता है। इसके अलावा वर्क चार्ज, रेगुलर, टेम्पोरेरी, गवर्नमेंट सेक्शन जैसी अनावश्यक श्रेणियां हैं। इनको समाप्त करना चाहिये। आपने एक कर्मचारियों का और एक कंडक्टरों का अलग वर्ग कर दिया है। वेतन अभिनवीकरण समिति बैठी थी। मैंने लिख कर भेजा तो उन्होंने कहा कि आप बाहर के हैं इसलिये आपके बयान को हम नहीं मानेंगे। हमने कहा कि जब पहले कमेटी बैठी थी तो उस समय रोडवेज का जन्म भी नहीं हुआ था। आजकल छोटा कंडक्टर, बड़ा कंडक्टर, छोटा ड्राइवर, बड़ा ड्राइवर, सब एक ही हैं। भारत गवर्नमेंट में समान काम के लिये समान वेतन होना चाहिये। इसका नतीजा यह हुआ कि क्लर्क की तनख्वाह कम हो गई और कंडक्टर की ज्यादा हो गई। २००–२५० आदमी निकाले गये हैं। इन सब गलतियों को मंत्री जी को दुरुस्त करना है।

वर्तमान बजट में कोई क्रान्तिकारी कदम नहीं है इस बात को मैं मानता हूं लेकिन यह कहना चाहता हूं कि जो मौका श्रीमन् ने दिया है तो इतनी मेरी इच्छा है कि इस विभाग को मंत्री जी दुरुस्त करें। इसके अतिरिक्त एक परिवहन निगम बनाया जाय। श्रम कानूनों को इस विभाग में लागू किया जाय। इनको बोनस मिलना चाहिये। इनके रहने के लिये कोई मकान नहीं है जब कि जनरल मैनेजर और ट्रांसपोर्ट कमिश्नर के लिये बड़े बड़े आलीशान बंगले हैं। रीजन बढ़ाकर जनरल मैनेजरों की संख्या बढ़ाई जा रही है। इनकी कोई आवश्यकता नहीं

है। जैसे कलेक्टर की हालत है वैसे ही इनकी भी हालत है। इनकी पोस्ट्स अनावश्यक हैं इनको खत्म किया जाय और जो पैसा इस तरह से बचे, वह कर्मचारियों को दे दिया जाय।

श्रीमन्, कुरान में अल्ला ताला ने लिखा है कि मजदूर की मुनासिब मजदूरी उसका पसीना सूखने से पहले अदा कर दो। अल्ला ने जो फरमाया, वह कुरान और पैगम्बर ने जो फरमाया वह रबी है। माननीय मानसिंह जी के लिये तो कहा जा सकता है कि वह नये थे क्योंकि वे दो ढाई महीने में ही चले गये। लेकिन मैं कहना चाहता हूं कि बीस साल से आपने क्या किया? मुजफ्फर हसन जी के सिजदा करते करते पेशानी में निशान पड़ गये हैं। लेकिन उन्होंने कुछ नहीं किया। इस विभाग में मैंने काम किया है और मेरी जानकारी है कि मजदूर अपनी मजदूरी के लिये दौड़ते दौड़ते परेशान हो जाता है। उनको मजदूरी समय पर नहीं मिलती, आपके यहां पेमेंट आफ वेजेज एक्ट नहीं है, इसलिये साल दो साल भी अगर उनको पैसा न दिया जाय तो कोई कुछ नहीं कर सकता है। लेकिन मिल वाले मजदूरी नहीं रोक सकते हैं। मैं मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि इसमें बड़े परिवर्तन की जरूरत है। यहां पर ट्रेड यूनियन मूवमेंट भी नहीं है।

श्री अयोध्याप्रसाद—

अनावश्यक बातों से तो अच्छा है कि आप कोई सुझाव दें।

श्री उग्रसेन—

माननीय आयोध्या प्रसाद मेरे बगल के हैं। उनकी समझदारी है कि मैं अनावश्यक बातें कह रहा हूं। तो आपको जज बना देता हूं। यहां पर मजदूर आन्दोलन ठीक नहीं है। एक रोडवेज मजदूर सभा चलती है। दूसर एक कर्मचारी संघ चलता है। मजदूर आन्दोलन ठीक से चले। मैं प्रभुनारायण जी को धन्यवाद देता हूं कि उन्होंने कह दिया कि हर फैक्टरी में रिफरेंडम करवा लीजिये। परिवहन में भी रिफरेंडम होना चाहिये कि किस रीजन में कौन सी यूनियन अक्सरियत में है। मैं प्राइवेट आपरेटर्स के बारे में कहना चाहता हूं कि गोरखपुर में गोरखपुर से गोंडा सड़क जाती है। बढ़िया सड़क बनी है। पचीसों गाड़ियां चलती हैं। राष्ट्रीयकरण की मांग करते हैं। लेकिन जो राष्ट्रीयकरण गुप्ता जी की सरकार ने किया—ऋषिकेश से जोशीमठ तक प्राइवेट गाड़ियां और अपनी गाड़ी चलाते हैं जोशीमठ से बदरीनाथ। नीचे बढ़िया रोड पर उनकी गाड़ी चलती हैं और अपनी गाड़ी ८ हजार फीट की ऊंचाई पर। कानपुर से मारा जबलपुर तक और इलाहाबाद में संग्रामगढ़ लाइन। एक फ्लाइंग क्लब है। अगर फ्लाइंग क्लब की जांच हो जाय तो बहुत से पुराने मंत्रियों के हड़कड़ी लग जाय। अन्त में एक बात कहना चाहता हूं कि यह राष्ट्रीयकरण वाली संस्था है। इसमें साढ़े सात करोड़ धन जमा है अवमूल्यन निधि में। पेट्रोल से चलने वाली गाड़ियों का २५ फीसदी और डीजल से चलने वाली गाड़ियों का २० फीसदी अवमूल्यन होता है। अवमूल्यन का प्रतिशत घटत तो ज्यादा अच्छा होता। आंध्र और महाराष्ट्रों में कम है। जब ७ करोड़ की आमदनी हो रही है तो कम कर दीजिये। यात्रियों के किराये में, उनके ठहरने के स्थानों और मकानों के बारे में अधिक सुविधायें दी जायं। जब गेंदा सिंह मंत्री थे तो तमकुही रोड के बस स्टेशन का सवाल उठाया। वह मामला खटाई में रह गया। अब चला है। जमीन मिल गई है। आशा है हमारे राज्य में बन जायगा। तो जनता की सुविधा के काम होना चाहिये। मैं चाहता हूं कि हमारा परिवहन विभाग सभी राज्यों से आगे हो। इन शब्दों के साथ मैं इस अनुदान का समर्थन करता हूं।

श्री विश्वनाथ सिंह (जिला आजमगढ़)—

माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका अनुग्रहीत हूं कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया है। आज जो कटौती का प्रस्ताव पेश हुआ है, उसके समर्थन में मैं बोलना चाहता हूं। इसके

[श्री विश्वनाथ सिंह---]

पहले कि मैं कटौती के प्रश्न पर कुछ कहूं, जो बातें हमारे सरकारी पक्ष के लोग कहते हैं उसके सम्बन्ध में थोड़ा-सा जिक्र कर देना चाहता हूं। बार बार जब कोई सदस्य खड़ा होता है तो हमारे बीस वर्षों की बातों की तरफ इंगित करता है। वह हमारी उपलब्धियों को नहीं देखता। यह सरकार ढाई दिन के बच्चे की तरह है जिसको पैदा होते ही लकवा मार गया है, वह सरकार क्या करेगी ? कुल मिला कर दो तीन महीने इस सरकार को हुए, इस बीच के जो उसके कारनामे हैं, अभी माननीय उग्रसेन जी ने स्वयं क्रिटिसाइज किया जबकि परिवहन के लिये जो अनुदान पेश हुआ है, उस पर वह बोल रहे थे और अभी उधर के एक सदस्य ने इनके कारनामों के सम्बन्ध में कहा है, उसको इस सदन ने सुना है। मैं जानता हूं कि जब भाई उग्रसेन जी विपक्ष की तरफ थे तो वह रोडवेज यूनियन के कर्मचारियों की तरफ से बहुत चिल्लाया करते थे। लेकिन वह आज भी चिल्ला रहे हैं। अच्छा यह होता कि आज उनकी सरकार है और वह अपने मंत्री जी को बताते, और उनसे दूध की गंगा बहवाते आज उनका इस तरह से चिल्लाना समझ में नहीं आता है। यह चिल्लाने की बात हम कह सकते हैं। आज वह मजदूर के नाम पर चिल्लाते हैं, मकानों के नाम पर चिल्लाते हैं---वह केवल मजदूरों को धोखा देते हैं। जब भी बातें करते हैं तो उन्हें खुश करने के लिये करते हैं किन्तु उनके दिल में और ही कुछ है। यदि वास्तव में मजदूरों के प्रति दर्द होता तो वह अपने माननीय मंत्री जी को वह बातें बताते जो आज वह सदन में चिल्ला रहे हैं। इस तरह की बातें करना अच्छी बात नहीं है। मैं कहना चाहता हूं कि इस प्रकार से मंत्रियों की चापलूसी करना और मजदूरों को धोखा देने वाली आये दिन जो बातें होती हैं वह कोई अच्छी बात नहीं है। मैं इस अनुदान में कटौती का समर्थन इसलिये कर रहा हूं कि वहां पर जो होना चाहिये वह नहीं हो रहा है। यदि इसमें प्रगति की बात होती, तो मुझे अच्छा लगता, किन्तु जैसे और सारे बजट मैंने देखे, उसी तरह की लकीर की फकीर बना इस सरकार का यह भी बजट अनुदान है। आंकड़ों में मामूली हेर फेर करके यह सरकार अपना काम कर रही है, कोई ठोस कदम नहीं है, जिससे कहा जा सके कि यह समाजवादी और प्रगतिशील सरकार का बजट है।

यह बात सत्य है कि अभी से यह सरकार इतनी तेजी से उछाल ले रही है कि चकाचौंध पैदा कर रही है। पिछली सदियों के समय जो जनता को कष्ट उठाना पड़ा है, बरात की बरात पड़ी रह गई है। वह स्मरणीय है। ऐसी दुर्गति कांग्रेस सरकार के समय में कभी नहीं हुई है। मंत्रियों ने इंस्पेक्टरों की तरह दौरा करके इतना आतंक फैला दिया कि सारी व्यवस्था चौपट हो गई। जो बसों की संख्या है वह अपर्याप्त है, उनमें सीटों के अनुसार आदमियों के बैठने की व्यवस्था रहती तो ठीक होता, लेकिन उसके साथ साथ बसों की संख्या भी बढ़ जाती तो अच्छा होता, लेकिन बसें न बढ़ा कर केवल यात्रियों की संख्या निर्धारित करना उचित नहीं है। इन सारी बातों की तरफ सरकार का ध्यान नहीं गया है। विभाग में बड़ी भारी कमी है, इसमें बड़े कर्मचारियों को ज्यादा सुविधायें मिलती हैं और छोटे कर्मचारियों को सुविधा नहीं मिलती है। उनके लिये न तो आवास की व्यवस्था है न उनके लिये निधारित स्थान है कि वहां पर रात में जाकर वह टिकेंगे। इस तरह से कोई कंडक्टर या कोई ड्राइवर यह नहीं जानता कि रात हमें कहा गुजारनी है। इस तरह से वे खानाबदोश की जिन्दगी गुजारने को विवश हैं। उनके लिये निश्चित नियम होना चाहिये कि उनकी रात कहां गुजरेगी और उस स्थान पर उनके आवास की समुचित व्यवस्था सरकार की तरफ से होनी चाहिये। बस विभाग में जनता के लिये मुसाफिरखाने की कोई व्यवस्था नहीं है, जिससे बस के इंतजार में खड़े यात्रियों को कई कई घंटे परेशानी के बीच खड़े रहना पड़ता है। आप मुसाफिरखाने और यात्रियों के लिये पानी पीने की भी समुचित व्यवस्था स्टेशनों पर करें। यह सब कमियां हैं जिन पर सरकार को ध्यान देना चाहिये जिन पर उसने नहीं दिया। अभी जिले आजमगढ़ में जी० एम० का आफिस था उसे हटाकर बनारस कर दिया गया है, यह मेरी समझ में नहीं आया, क्यों ? आजमगढ़ जिला पूर्वी जिलों में सबसे बीच में पड़ता है और वहां से जी० एम० आफिस का हटाना किसी तरह से बुद्धिमानी नहीं है। हमारे मिनिस्टरों के लिये जो लांछन ये लोग लगाते हैं उसी

तरह से उनके मिनिस्टर्स भी कर रहे हैं। हमने ढाई तीन महीने में ही देख लिया। आपकी जो दिशा है, वह गलत है। आप धूल की तरफ जा रहे हैं, अपनी दिशा को सुधारें। आप का बजट बिलकुल अपर्याप्त है। इसे आप अधिक से अधिक उदार बनाकर छोटे मजदूरों की ओर ले जायं। वर्कशाप में भी व्यवस्था अपर्याप्त है। शादियों के समय इस वर्ष बसों की इतनी कमी थी कि लोग परेशान हो गये। यह ठीक नहीं है।

श्री उपाध्यक्ष--

आप अपनी बात समाप्त करें, समय समाप्त हो गया है।

श्री विश्वनाथ सिंह--

इसके पहले रोडवेज विभाग में कुछ जीपें रखी जातीं थीं जो आवश्यकता पड़ने पर जनता की सेवा में उपलब्ध थीं, लेकिन वह अब बन्द कर दी गयी हैं। मैं सरकार का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं कि सरकार फिर से मुख्य जगहों पर जीपों की व्यवस्था कर दे जिससे जनता का कष्ट दूर हो सके।

*श्री वीरेश्वर त्यागी (जिला मेरठ)--

उपाध्यक्ष महोदय, आजादी के बाद हालांकि देश का औद्योगीकरण आरम्भ हुआ, लेकिन यह काम कभी सफल नहीं होगा। उत्पादन की क्षमता तब बढ़ेगी जब पूरे प्रदेश में सभी मार्गों पर यातायात सुलभ हो और एक जगह से दूसरी जगह उत्पादित वस्तुयें पहुंच सकेंगी। हमारे परिवहन मंत्री महोदय ने जो भी बातें बताई हैं, उनमें और बातें छोड़ भी दी जायं तो भी जो नक्शा आने वाले वक्त के लिये हमारा परिवहन विभाग बनाना चाहता है, उसमें वह बात किसी कदर नहीं मिलती है। मैं यह समझता हूं कि हमारे परिवहन विभाग का केवल दो ही उद्देश्य हैं। एक तो जनता को आरामदेह यात्रा की व्यवस्था करना और दूसरे प्राइवेट लोग जो अपनी निजी पूंजी से अपना फायदा करते थे, उसको निजी फायदे से हटा कर जनता के फायदे में लगे। लेकिन सन् ४९ में जब से सरकारी रोडवेज का आरम्भ हुआ तो पहले कुछ फायदा हुआ अवश्य लेकिन निरन्तर यह मिला कि न तो आप जनता को वह सहूलियतें उपलब्ध करा सके जिनकी आकांक्षायें हमारी जनता को आपसे थीं और न वह मुनाफा ही खजाने में दिखा सके जिससे कोई जन कल्याणकारी और लाभकारी योजनायें बन सकीं। इसलिये इसमें कहीं न कहीं कोई न कोई खामी अवश्य परिवहन विभाग में है जिसके हम निरन्तर शिकार रहे हैं चाहे वह २० साल का कांग्रेस शासन हो और चाहे यह सरकार। वैसे जो यह सारी अव्यवस्था या व्यवस्था है उसका श्रेय हमारे उधर के मित्रों को ही है क्योंकि दो ढाई महीने में कोई क्रान्तिकारी परिवर्तन किया भी नहीं जा सकता लेकिन देखना यह है कि इस सरकार ने भी क्या किया है। हर बात का जवाब जो सरकार की तरफ से मिलता है वह यही है कि हमारे पास रुपये की कमी है। हम इस सिद्धान्त से सहमत हैं कि हम कर्मचारियों की तनख्वाह बढाना चाहते हैं और उनको सुविधा देना चाहते हैं लेकिन रुपया नहीं है। परन्तु इसके साथ इस बात को नजरन्दाज कर देते हैं कि गाजियाबाद और दिल्ली के बार्डर पर जो बस का परमिट चलता है उस बस से एक आदमी साल में १,१० लाख रुपया बना लेता है। नतीजा यह होता है कि एक तरफ उस बस का परमिट आमतौर से उन लोगों के पास जाता है जिनका कोई भी सम्बन्ध बस चलाने से नहीं रहा है और दूसरी तरफ आप स्वयं एक चोर बाजारी का मौका देते हैं। मैं यह समझता हूं जब ऐसी हालत है और सरकार की नजरों में यह बात थी तो यह जाहिरा बात है और वक्त का तकाजा यह है कि जहां हमारी सरकार को सिद्धान्तरूप में अपने कामों को कार्यान्वित करने के लिये रुपये की जरूरत

---

*वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया।

[श्री बीरेश्वर त्यागी]

थी तो उस बस की परमिट की व्यवस्था में तब्दीली लानी थी। तब्दीली का तरीका यह था कि अगर उनको नीलाम कर दिया जाता तो लाखों रुपये की आमदनी हर साल सरकार की बढ़ जाती और जो परिवहन के सिद्धान्त से ताल्लुक रखते हैं और वास्तव में उस उद्योग में लगे हुये हैं और काम करते हैं वे इस काम को अपने हाथ में लेते। अब होता यह है कि किसी का कहीं राजनीतिक सम्बन्ध है, किसी के कहीं ताल्लुक हैं तो वह बस का परमिट ले आता है और उस बस चलाने के काम को अपने हाथ में लेने के बजाय वह किसी बस व ले को वह परमिट बेच देता है। इससे यह होता है कि सरकार के हाथ में जो एक स्रोत था रुपया आने का उसको उसने खो दिया। यह जाहिर बात है कि अगर सरकार इस तरह से परमिट ज्यादा देगी तो उससे सहूलियत हो जायगी लेकिन वास्तव में प्रदेश के खजाने में जो रुपया आना चाहिये था और उससे योजनाओं को कार्यान्वित करने के लिये जो साधन मिलता, उसको खो दिया।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं यह बात निरन्तर कही जाती है कि हमने इसमें इतने किलोमीटर रूट नेशनलाइज्ड कर दिया। मैं खुद उन लोगों में से हूं जो राष्ट्रीयकरण के हर सिद्धांत का समर्थन करते हैं लेकिन मेरी समझ में यह नहीं आता कि एक तरफ जो आप राष्ट्रीयकरण करते हैं उसका नतीजा यह होता है कि जहां पर ५० बसों की जरूरत है वहां पर १५ बसें चला दी जाती हैं। इस बात से मान लिया जाता है कि रूट का राष्ट्रीयकरण हो गया। ऐसे राष्ट्रीयकरण से लाभ जनता को नहीं होने वाला है। इस प्रकार की जहां पर भी व्यवस्था हुई है आप किसी जगह भी जाकर देख लीजिये कि क्या दशा है। मैं समझता हूं कि हमारे मन्त्री जो भी कोई आसमान से उतर कर नहीं आये हैं। जो कोई भी परिवहन मन्त्री होगा वह जमीन से ही पैदा होगा। वह बस की लाइन जो जाकर देख लें कि क्या दशा है। टिकट लेने की लाइन में खड़ा होने के बाद उनको पब्लिक की भावना का पता लग जायगा। अब रेलवे को आप देखें। मैं नहीं कहता कि रेलवे विभाग कोई बहुत ज्यादा सहूलियत देता है लेकिन कम से कम उससे हम कुछ सीख सकते हैं। वह जगह-जगह लोगों को सहूलियत की व्यवस्था करता है। आप यह देखें कि वहां पर इतनी लम्बी लाइन रहती है कि पता भी नहीं रहता कि बस पल्ले पड़ेगी। इसके साथ में यह बात भी कहना चाहता हूं कि बम्बई जैसे शहर में एक रूट पर ४०, ५०, ६० मील तक बस चलती है लेकिन वहां पर टिकट लेने जाना नहीं पड़ता। कंडक्टर अपने साथ बैग रखता है। उससे वह सब को टिकट देता रहता है। हमारे यहां उस तरह से नहीं है। विन्डो पर टिकट लेने के लिये यात्री को बहुत-सा समय काटना पड़ता है और परेशानी उठानी पड़ती है। कहीं-कहीं पर तो ऐसा है कि छपे हुये के स्थान पर उनको बनाकर टिकट दिया जाता है। छपा छपाया रहता है लेकिन पता नहीं क्या बात है कुछ जगहों पर कुछ स्थानों के लिये टिकट लिखकर भरना पड़ता है, तब उसको देते हैं। यात्रियों की संख्या हाथ से लिखी जाती है। बरेली से काठगोदाम कंडक्टर केवल अपना हस्ताक्षर कर देता है। यह व्यवस्था क्या है? आपने इकोनामी की और उस इकोनामी का नतीजा यह हुआ कि जहां पर ६ पेच लगने थे वहां पर ४ लगाये, ३ लगाये। इसका परिणाम यह हुआ कि हर बस के अन्दर चलते हुये इतनी आवाज आती है कि कानों पर रूई लगाने की नौबत आ जाती है। दूसरी तरफ आप कर्मचारियों को विभाग में रखते हैं और उत्तर प्रदेश में योजना बनी और आप की सरकार प्राइवेट लोगों से यह कहे कि तुम आदर्श नियोजक बनने की चेष्टा करो तो मैं नहीं समझता कि यह कहां तक जायज है। जब तक उत्तर प्रदेश सरकार जो सब से बड़ी नियोजक है जब तक वह स्वयं आदर्श नियोजक नहीं बनती तब तक वह मुनाफ खोरों से और दूसरे लोगों से यह तवक्को नहीं कर सकती कि वे भी मजदूरों के लिये भलाई के काम करें। प्राइवेट कारखानेदार को आप कहते हैं कि तुम लेबर वेलफेयर अफसर नियुक्त करो लेकिन आपने आज तक अपने यहां एक भी लेबर वेलफेयर अफसर की नियुक्ति नहीं की। तनख्वाह की बात उग्रसेन जी बता रहे थे। मैं कहना चाहता हूं कि पिछले दिनों रोडवेज के कर्मचारियों ने उत्तर प्रदेश के राज्य कर्मचारियों के साथ मिल कर हड़ताल की। हड़ताल के दौरान में कितने ही लोगों को तनख्वाहें नहीं मिलीं। हजारों की तादाद में ऐसे लोग आज भी हैं कि जो नौकरी पर फिर वापस चले आये लेकिन उनको उस

दौरान को तनख्वाह नहीं मिली। कांग्रेसी शासन ने ऐसा नहीं किया। लेकिन जो प्रगतिशील सरकार है अगर वह ऐसा काम करे तो दिल को ठेस जरूर लगती है। परिवहन विभाग से आदेश हुआ कि जो लोग हड़ताल के दौरान में काम पर लगाये गये उन को मत निकाला जाये, किन्तु छंटनी करते समय, अधिकारियों को आदेश दे दिया गया कि आप ऐसे लोगों से भी छुटकारा पा सकते हैं कि जिनके खिलाफ शिकायतें हैं या जिन जिनके खिलाफ मारल टरपीट्यूड के केसेज हैं। नतीजा यह हुआ कि हर डिपो में ऐसे लोगों की छंटनी कर दी गयी जिनकी सर्विसेज भले ही ९, १० साल की थीं, लेकिन अगर उन का अधिकारियों से नमस्ते, दुआ सलाम को लेकर भी झगड़ा हो गया था उनको निकाल दिया गया। तो ऐसी छूट उन को दे दी गयी कि जिसका जवाब नहीं मिलता। तो मैं मंत्री जी से नम्रतापूर्वक निवेदन करना चाहता हूं कि आप जब परिवहन की योजना बनायें तो वह योजना बिना कर्मचारियों के नहीं चल सकती इस बात को ध्यान में रखें। जिस विभाग के कर्मचारी असंतुष्ट होंगे, जिन में रोष होगा वह विभाग कभी प्रगति नहीं कर सकेगा, ऐसा होने पर बहुत बड़ा संदेह का चिन्ह हमारे सामने खड़ा हो जाता है। इस बात के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्री धर्मवीर (जिला इलाहाबाद)---

माननीय उपाध्यक्ष महोदय, आज सदन में मंत्रिमंडल के उस विभाग का अनुदान पेश करने के लिये रखा गया है कि जिस विभाग का कोई मंत्री ही नहीं है। मंत्रिमंडल की ज्वायन्ट रेस्पांसिबिलिटी होने के आधार पर हमारे मुख्य मंत्री जी ने न्याय मंत्री जी को यहां बैठाल दिया है और न्याय मंत्री महोदय अपने ही काम में इतने व्यस्त रहते हैं कि उनके मन में अपनी ही फाइलों की बात है। वे उनकी बात सोचेंगे अथवा वह इन माननीय सदस्यों की बात पर ध्यान देंगे? इसके अतिरिक्त यह अनिश्चितता का वातावरण इस मंत्रिमंडल में बना हुआ है कि यह जो अधिकारीगण यहां हमारे सुझाव नोट कर रहे हैं वे किस मंत्री के पास जायंगे। जब यह यू० एल० पी० की पिलपिली सरकार बनी थी उस समय माननीय उग्रसेन जी को आशा थी कि उनको भी मंत्रिमंडल में शामिल किया जायगा और आज जब प्रातः समाचार पत्र में निकला कि हो सकता है कि उग्रसेन जी मंत्रिमंडल में शामिल कर लिये जायं तो वे बड़े दावे के साथ आगे आ गये और अपने विचार व्यक्त करने लगे। मेरी उनके साथ पूरी सद्भावना है। मैं चाहता हूं कि आप मंत्रिमंडल में आ जायं लेकिन इस मंत्रिमंडल में आप जैसे लोगों के लिये जगह नहीं है। उसमें तो कोटा रिजर्व है।

श्री उपाध्यक्ष---

आप अब इस बात को समाप्त कर विषय पर आ जायं।

श्री धर्मवीर---

मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आप ने इस ओर मेरा ध्यान दिलाया। लेकिन मैं कह रहा था कि उसके लिये तो कोटा फिक्स है जनसंघी लोगों के लिये। बहरहाल, हमें तरस आता है लेकिन फिर भी हम आप को आमंत्रित करते हैं कि आप हमारे साथ यहां बैठें और हम आपको अपने साथ लेकर वहां बैठेंगे। आइये, हमारे साथ कंधे से कंधा मिला कर इस देश के अन्दर समाजवाद की आधारशिला रखें। इस परिवहन विभाग के तीन उपयोगी दृष्टिकोण हो सकते हैं---एक प्रशासन का दृष्टिकोण, एक आर्थिक दृष्टिकोण और तीसरा जनता के उपयोग का दृष्टिकोण। इन तीनों दृष्टिकोणों पर हमें विचार करना चाहिये। इन विषयों पर सत्तारूढ़ दल की तरफ से एक शब्द भी नहीं कहा गया, कहते भी कैसे, उनके पास मैटर ही नहीं था कहने के लिये। अप्रैल फूल के दिन, पहली अप्रैल को तो यह सरकार बनी, देखो क्या होता है। यह तो सिर्फ कांग्रेसी सरकार को ही गालियां दे सकते हैं। कांक्रीट सजेशन्स इनके पास नहीं हैं।

[श्री ध र्मवीर]

मान्यवर, जिस समय कांग्रेस शासन में यह परिवहन विभाग इस प्रदेश में स्थापित हुआ जनता में बड़ी खुशी मनायी गयी, चारों तरफ बसों का जाल फैला दिया गया। इससे जनता को बड़ी सुविधा मिली। आने जाने में पहले बड़ी दिक्कतें थीं। नियोजन और योजना के बारे में हमारा आपका जो समाजवाद में विश्वास रखते हैं मतभेद नहीं है, उनका आधार क्या हो उसमें मतभेद हो सकता है। लेकिन आप तो उन प्रतिक्रियावादी शक्तियों के साथ अपनी सरकार बनाये हुये हैं जो नियोजन में विश्वास ही नहीं रखते जिनका समाजवाद में विश्वास ही नहीं है। फिर आपसे इस प्रदेश की जनता का भला कैसे हो सकता है ?

मान्यवर, इस सरकार के १९ सूत्री कार्यक्रम में समान कार्य के लिये समान वेतन देने की बात कही गयी है। मैं पूछता हूं कि जिन कर्मचारियों के भरोसे पर आप लोगों ने इस प्रदेश में अन्धकार का वातावरण छाया था, आज जब आप सरकार में आ गये तो आपने उनकी मांगों को ठुकरा क्यों दिया। पहले आप ही डी० आई० आर० की तीव्र आलोचना करते थे, आज आपने ही उन गरीब कर्मचारियों के नेता को डी० आई० आर० में बन्द कर रखा है। हमारे भाई पी० एन० सुकुल आज जेल में बन्द हैं और एक भी शब्द उनके लिये आपकी तरफ से नहीं कहा गया। आपने उनको केन्द्र के समान महंगाई-भत्ता देने का विश्वास दिलाया, आज आप ही ने उनकी मांगों को ठुकरा दिया। रोडवेज कर्मचारियों के साथ आज आपने कितना अन्याय किया है।

अब मैं दो चार कुछ स्थानीय बातों की ओर सरकार का ध्यान दिलाना चाहूंगा। इलाहाबाद रीजन के अन्दर जिन बहुत से कर्मचारियों को सस्पेंड कर दिया गया था स्ट्राइक के दौरान, उनको अभी तक वेतन नहीं मिला है। ड्राइवर्स और कन्डक्टर्स को अभी तक वेतन नहीं मिला है। इसके अलावा ए० टी० आई० को धमकियां दी जाती हैं। हम भी चाहते हैं नैशनलाइजेशन हो, लेकिन इस सरकार में बुनियादी ताकत जिनके पास है वह कभी इसको नहीं होने देगा। इलाहाबाद के अन्दर सिराथ तहसील में कड़ा में एक बहुत बड़ा मेला लगता है। वहां पर टैम्पोरेरी परमिट्स इतनी ज्यादा दी गई हैं कि गवर्नमेन्ट की बसें वहां नहीं जा पाईं। सरकारी रूट पर जब प्राइवेट बसें चलने लगीं तो ए० टी० आई० ने रोका तो सरकारी अफसर धमकी देते हैं कि खबरदार, जो आपने दखल दिया। आप शासन को भ्रष्ट करना चाहते हैं। लेकिन आप देखें कि आप किस तरफ जा रहे हैं। इस प्रदेश की सरकार को इन बसों के जरिये चाक घाट बार्डर पर लाखों रुपये की आमदनी होती है लेकिन सरकार ने वहां पर बुकिंग आफिस तक नहीं बनाया है। जैसा कि त्यागी जी ने कहा कि रेलवे विभाग द्वारा जनता को काफी सुविधायें दी जाती हैं लेकिन रोडवेज विभाग द्वारा सुविधायें बहुत कम प्रदान की जाती हैं। मैं तो कहूंगा कि इस विभाग के अन्दर एक ही काम किया गया है इस सरकार द्वारा कि अधिकारी वर्ग का ट्रान्सफर कर दिया गया है। परेशान किया गया ताकि इन मंत्रियों की मनमानी चल सके।

(इस समय ३ बजकर ५७ मिनट पर श्री अध्यक्ष पुनः पीठासीन हुए।)

माननीय अध्यक्ष महोदय, यह मेरा सौभाग्य है कि आपकी अध्यक्षता में कुछ और समय मिल जायेगा।

मैं एक बात और भी कहना चाहता था, हालांकि यह परिवहन विभाग का बजट है, हमारे कई भाइयों ने कहा और कहते हैं कि चन्द्रभानु गुप्ता के जन्म दिवस पर थैलियां भेंट की गईं। लेकिन मैं कहता हूं कि यह इस प्रदेश का दुर्भाग्य कहिये कि माननीय चन्द्रभानु गुप्ता जैसे महान् व्यक्ति को लगातार चीफ मिनिस्टर रहने का मौका नहीं मिला। अगर वे लगातार चीफ मिनिस्टर रहते तो प्रदेश को ऊंचा उठाकर रखते, जैसे कि पंजाब में प्रतापसिंह कैरों ने अपने निरन्तर मुख्य मंत्रीत्व में प्रदेश को ऊंचा उठाया था। मैं तो कहता हूं कि जब माननीय चन्द्रभानु गुप्ता का नेतृत्व होगा तभी इस प्रदेश का विस्तार होगा, उन्नति होगी। आज प्रदेश को उनका नेतृत्व चाहिये। वह उनके नेतृत्व का परिणाम है कि बहुत से जन कांग्रेसी कांग्रेस से

चुनकर गये और चरणसिंह एन्ड कम्पनी ने आप से मिलकर सरकार बनाई है और जो आज नैतिकता का ढोंग करते हैं और कहते हैं कि कर्मचारियों ने उद्दंड वातावरण पैदा कर दिया है प्रदेश में, वह ऐसी बात नहीं है। बात यह है कि आप में अब शासन करने की क्षमता नहीं रह गई है। मैं कहना चाहता हूं कि अब उनकी सरकार सम्हलने वाली नहीं है यह सरकार दो या चार ही दिनों में जाने वाली है जिसकी न कोई बुनियाद है और न आधारशिला है। आप गालियां देते हैं कांग्रेस को लेकिन कांग्रेस ने जो कार्यवाहियां अपने समय में की हैं उनकी आप सराहना नहीं करते परन्तु जनता को गुमराह करते हैं गलत बयान दे दे कर। श्रीमन् मैं अन्त में इनकी नीतियों के विरोध स्वरूप इस कटौती के प्रस्ताव का समर्थन करता हूं।

श्री हरीसिंह (जिला मेरठ)—

आदरणीय अध्यक्ष महोदय, मैं आपका बहुत आभारी हूं कि इस परिवहन विभाग के अनुदान पर मुझे आपने विचार व्यक्त करने का अवसर दिया मैं इस अनुदान का समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूं श्रीमन्, यह ऐसा विभाग है जिससे सरकार को आमदनी होती है और जनता को लाभ होता है, आराम मिलता है परन्तु जब हमारी सरकार ने यह विभाग बनाया जनता इस विभाग से काफी सन्तुष्ट रही, वह बात दूसरी है कि विभाग में कमजोरी हो सकती है। कोई भी सरकार हो, देवताओं की सरकार तो बनती नहीं है। इसी प्रान्त के निवासियों के मतों द्वारा जो माननीय सदस्य चुन कर आते हैं, उन्हीं की सरकार बनती है परन्तु देखना यह है कि जिस परिवहन विभाग ने हमें इतना लाभ पहुंचाया उनके अलावा प्राइवट मोटर आपरेटर्स द्वारा भी जनता को लाभ पहुंचा है। मुझे इस विषय पर कोई विशेष बात नहीं कहनी है बल्कि माननीय मंत्री जी को सुझाव देना है। मेरे समझ में नहीं आता कि हमारे जो साथी हैं वे रोज समाजवाद का ढिंढोरा क्यों पीटते हैं। जो समाजवाद २० वर्ष तक रहने के बाद भी आप नहीं ला सके तो यह तीन दिन की सरकार एकदम से समाजवाद कहां से लाकर रख दे। आपको चाहिये कि इस सरकार को अवसर दिया जाय, उसके कार्यकलापों लिये समय दिया जाय, फिर देखा जाय कि सरकार क्या करती है। यहां की जनता स्वयं निर्णय दे देगी। मैं किसी नेता के ऊपर कोई आक्षेप की बात नहीं कहता हूं। उधर के भी आदरणीय सदस्य मेरे मान्य हैं और इधर के भी माननीय सदस्य मेरे नेता हैं। मैं केवल कुछ सुझाव सरकार को देना चाहता हूं।

जो यह आदेश जारी किया गया है कि हर रूट पर दुगुनी बसें कर दी जांय मैं नहीं समझ पाया कि क्या सोच कर यह आदेश सरकार ने दिया है। यह सही है कि सरकार जो करती है वह जनहित में ही करती है लेकिन मेरे खयाल में यह बात होनी चाहिये थी कि जिन सड़कों पर काफी तादाद में प्राइवेट बसें हैं वहां न बढ़ायी जायं और जिन पर कम हैं उनको बढ़ाना चाहिये था।

जहां तक प्राइवेट आपरेटर्स और इस विभाग का सम्बन्ध है, इस विभाग वालों को तथा जनता को कांग्रेस सरकार की नीति से बहुत कम लाभ पहुंचा है। जहां रोडवेज की व्यवस्था नहीं है, वहां ऐसी व्यवस्था करने का प्रयत्न करें तथा प्राइवेट आपरेटर्स की तरफ से आम जनता को सुविधा देनी चाहिये।

दूसरी बात कर्मचारियों की है। यह मानी हुई बात है कि पिछली सरकार ने रोडवेज कर्मचारियों की तरफ नाममात्र को भी ध्यान नहीं दिया। क्यों नहीं दिया, क्योंकि सरकार यह नहीं चाहती थी कि कर्मचारियों को और रकम मिले। डाक्टर सीताराम जी जब इस विभाग में थे तो काफी गरीब आदमियों की भर्ती इस विभाग में की गयी और १८ प्रतिशत से अधिक हरिजन इस विभाग में लिये गये और उनके जमाने में एक भी हरिजन कर्मचारी नहीं निकाला गया। लेकिन आज जो मामूली कुली है उसका काम भी हरिजनों को नहीं मिलता। डाक्टर सीताराम

[श्री हरीसिंह—]

जी के जमाने में जहां रिजर्वेशन १८ के बजाय २२ प्रतिशत तक कर दिया गया था, मुजफ्फर हसन साहब के जाते ही वह सब खत्म हो गया ।

प्राइवेट मोटर आपरेटर्स परेशान हो गये, जिनकी वजह से सरकार को यह आदेश जारी करना पड़ा है । सरकार को चाहिये था कि जो प्राइवेट आपरेटर्स परमिट लेकर उसे दो दो और चार चार सौ रुपये महीने पर चलाते हैं उनके परमिट को कैंसिल कर दे लेकिन जिन लोगों ने ४०–५० हजार रुपये मोटर में लगा कर अपना बिजनेस आरम्भ किया है, उनको बचावे क्योंकि इससे उनको बड़ी भारी हानि होगी । मेरा यह निवेदन है कि उस हानि को दूर करने के लिये जिन रूट्स पर कम बसेज हैं उनको बढ़ा दिया जाय । जैसे देहली-गढ़ रूट पर करीब २०० बसें चलती हैं, तो सरकार को चाहिये कि वह प्राइवेट आपरेटर्स की तरफ भी ध्यान दे जिनकी तरफ उसने अभी तक नाममात्र को भी ध्यान नहीं दिया है । उनको तो पार्टीबाजी से ही फुर्सत नहीं है । कभी इधर की सरकार बनती है, तो कभी उधर की सरकार बनती है और इस तरह से वे नेताओं को खुश करने में ही लगे रहते हैं ।

हड़ताल तो न वह सरकार बन्द कर सकी और न यह सरकार बन्द कर सकेगी । तीन महीने की सरकार को आप लोगों को यह कहने का अधिकार नहीं है अभी कि यह नहीं किया और वह नहीं कि । । आप तो २० साल में भी कुछ नहीं कर सके । इसे ३ साल तो होने दो ।

एक बात कहता हूं जो मुझे नहीं कहनी चाहिये थी । आप तो २ भाई भी मिलकर नहीं बैठ सके और इधर देखिये, कितने दल एक होकर बैठे हैं। आपको इस दल से सबक लेना चाहिये, अगर मैं पहली सरकार का विरोध करता हूं तो अपना विरोध करता हूं लेकिन सच्ची बात कहनी चाहिये जनहित में । आज उन जनसंघ के खिलाफ बावैला मचा रखा है। यह तो भानुमती का क़ुनबा है । आपको इनकी प्रशंसा करनी चाहिये कि सब मिलकर आप का मुकाबला कर रहे हैं । आप इन्हें अपना सहयोग दीजिये । विरोध करना तो दूसरी बात है । देश को उन्नतशील बनाइये तभी सब का कल्याण होगा ।

मैं मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि एक तो मजदूरों का विशेष ध्यान रखा जाय और इसके लिए एक विशेष अधिकारी नियुक्त किया जाय । १८ फीसदी रिजर्वेशन पूरा किया जाय । हरिजनों को बसों के परमिट दिये जावें । इस समय उनको बहुत कम दिये गये हैं । प्राइवेट बसों को सुविधा देने का प्रयत्न किया जाय, या आप सारे प्रदेश की बसों को ले लीजिये । प्राइवेट बस वाले बहुत कम रेट पर बस देते हैं और जनता इससे खुश है । जहां बस कम हैं केवल वहीं बस बढ़ाइये । बीच के दलालों को खत्म कीजिये । ऐसा प्रबन्ध होना चाहिये कि कोई परमिट बेचा न जा सके । यह भी नहीं होना चाहिये कि कोई तो २०, २० बस लेकर चले और कोई बेचारा एक भी न पावे । सरकार कोई ऐसा प्रबन्ध करे, जिससे सबको पैसा मिले । कोई कम्पनी सबकी बना दें । रास्ते में बसें रुकनी चाहिये जिससे जनता को आराम मिले । परिवहन विभाग के अधिकारियों को जरा कस दो । उधर के लोग तो २० वर्ष में भी नहीं कस सके इन्होंने बहुत जुल्म विभाग में कर रखे हैं । पुरजों की चोरी होती है ।

इन शब्दों के साथ मैं इस अनुदान का समर्थन करता हूं और आपके मित्रों से प्रार्थना करता हूं कि कटौती का प्रस्ताव वापस लेने की कृपा करें । आपको इससे कुर्सी नहीं मिलेगी, कुर्सी मिलेगी तो जनता से ही मिलेगी ।

श्री अध्यक्ष —

जो माननीय सदस्य खड़े हैं, उनसे मैं इतना कहते हुए क्षमा चाहूंगा कि ४ बजकर १० मिनट हो गये और साढ़े चार तक यह समाप्त करना है । इसलिये सबको मैं नहीं बुला पाऊंगा ।

श्री राजाराम—

मान्यवर, कटौती के प्रस्ताव पर काफी देर तक चर्चा हुई । मुझे प्रसन्नता है कि जो विचार मेरे थे, उनसे सदन सहमत है और कहीं हमसे भी आगे है । बहुत से माननीय सदस्यों ने और भी

सुधार बताये, कर्मचारियों के पक्ष में । आज हमने माननीय उग्रसेन जी का भाषण सुना । उन्होंने हमारा समर्थन किया । जरूरत भी थी । आज अखबार में हमने उस शब्द का फल देखा । उसमें देखा कि उग्रसेन जी के लिये बहुत ही अच्छा निकला था । ऐसा लगता है कि यह हफ्ता उनके लिये अच्छा है । दूसरी तरफ मैंने उसमें यह भी पढ़ा कि उग्रसेन जी सम्भवतः मंत्रिपद के लिये मनोनीत होने वाले हैं । तो मैंने सोचा कि शायद वह कर्मचारियों की बातें सदन में न रख पावेंगे । मैं मजदूरों में काम करता हूं, मैं ट्रेड यूनियनिस्ट हूं पहले, और बाद में एम०एल० ए० और पालीटिशियन हूं । उग्रसेन जी पहले पोलीटिशियन हैं और बाद को मजदूरों में काम करते हैं या ट्रेड यूनियनिस्ट हैं । उनको यह भी दिखाना था कि उन्होंने मजदूरों के लिये कुछ कहा लेकिन एक मूल बात वह नहीं कह पाये । हो सकता है कि समय की कमी के कारण न कह पाये हों । श्रमिकों बारे में एक बड़ा अहम सवाल यह भी है कि जब कोई एक्सीडेन्ट होता है तो ड्राइवर या कन्डक्टर पकड़ा जाता है । इंश्योरेंस में लाभ होता है वह डिपार्टमेंट को होता है । लेकिन उसकी जमानत वह देता है । जिस दिन वह कचहरी में जाता है उसका खर्चा वह बर्दाश्त करता है । उसे छुट्टियां नहीं मिलती हैं । हमारा सुझाव है कि उसका खर्चा और छुट्टियां सरकार से मिलनी चाहियें । खर्चा सरकार को देना चाहिये क्योंकि बीमे का लाभ सरकार को मिलेगा । अगर कोई चीज डैमेज होती है तो मजदूर से नये का दाम न लेकर डेप्रीशिएटेड रेट का दाम लेना चाहिये । आचार्य दीपंकर जी की भावनाओं की मैं कद्र करता हूं, आदर करता हूं । जिनको परमिट मिले हैं यह ठीक है, चूंकि उनकी उससे रोटी रोजी चलती है और कर्जा लेकर वे फाइनेन्शल कारपोरेशन से बसें खरीदते हैं । उन्होंने आंकड़े पेश किये और कहा कि रोडवेज में लाभ नहीं है या कम है । उन्होंने बताया कि पिछले वर्ष एक करोड़ १० लाख रुपये का लाभ हुआ लेकिन वह सितम्बर तक का ही आंकड़ा है । ६४–६५ में १ करोड़ ७५ लाख ३० हजार, ६५–६६ में २ करोड़ १५ लाख, ४४ हजार का लाभ है । केवल ६ महीने में १ करोड़ १० लाख का लाभ है । इससे यह प्रकट होता है कि पिछले वर्ष में २ करोड़ २० लाख का लाभ है । जो लाभ प्रति वर्ष बढ़ रहा है । ऐसा नहीं है कि लाभ नहीं बढ़ रहा है । इस प्रकार प्रति बस से लगभग ६ हजार रुपये की सालाना आमदनी होती है । ये ही सब इसके कारण हैं कि रूट्स नेशनलाइज्ड होने चाहिये । श्रीमन्, हम सड़कें बनायें और प्राइवेट लोगों को हम परमिटें दे दें, उस से वे लाभ उठायें, तो इससे तो अच्छा यह है कि हम अपनी बसें चलायें । मैं तो इस का पक्षपाती हूं कि लाभ स्टेट का होना चाहिये न कि प्राइवेट बस आपरेटर्स का ।

ज्यादा परमिट देने की बात प्राइवेट लोगों को माननीय दीपांकर जी ने कही । मैं समझता हूं कि उनका भी यही उद्देश्य था कि आये दिन बसें बढ़ा रहे हैं । तो इससे अच्छा है कि एक दिन में १, २ या ३ बार एक बस को एक रूट पर चलायें । इससे कम परमिटें भी देनी पड़ेंगी और जो बसें बेकार पड़ी रहती हैं, वे भी बेकार न रहेंगी और नाहक में रुपया भी फंसा न पड़ा रहेगा । ८,५६३ किलोमीटर रोड पर ४,४५० प्राइवेट बसें चलती हैं जब कि १८,४३७ किलोमीटर रोड पर सरकार की ३,५९९ बसें चलती हैं । इस प्रकार ८,५६० किलोमीटर पर हम केवल २,००० बसों से काम ले सकते हैं । वहां पर अधिक परमिट देने की वजह से २,५०० बसें या तो बेकार रहती हैं या उनका पूरा युटिलाइजेशन नहीं होता है और इन २५० बसों का दाम प्रति बस ५०,००० रुपये की दर से यदि जोड़ा जाय तो १२ १/२ करोड़ रुपया आता है ।

कारपोरेशन की बात को हमने कहा था और मैं समझता हूं कि सदन के सभी माननीय सदस्यों ने एक मत से इस बात का समर्थन किया है कि इसके लिये एक कार्पोरेशन की स्थापना हो और एक ऐडवाइजरी कमेटी बननी चाहिये । जब हम मिक्स्ड एकोनोमी की बात करते हैं और एफिशियेन्सी लाने की बात करते हैं तो इस डेमोक्रेसी में कम्पटीशन बहुत जरूरी है । अगर हम कम्पटीशन रखना चाहते हैं तो कुछ प्राइवेट लोगों को भी नेशनलाइज्ड रूट्स पर एडजस्ट कर सकते हैं । इस प्रकार भी कम्पटीशन हो सकता है और एफिशियेन्सी ला सकते हैं।

[श्री राजाराम]

अभी माननीय उग्रसेन जी ने बड़े जोरों से रिफरेन्डम की बात कही । माननीय उग्रसेन जी रोडवेज के कुछ कर्मचारियों के प्रतिनिधि हो सकते हैं, माननीय प्रभुनारायण सिंह जी भी एक फैक्ट्री के मजदूरों के प्रतिनिधि हो सकते हैं लेकिन राजाराम पांडेय जब बोलते हैं तो वे इन्टक की ओर से बोलते हैं और प्रदेश के डेढ़ लाख मजदूरों की ओर से बोलते हैं ।

रिफरेंडम के विषय में नेशनल ट्रेड यूनियन सेन्टर्स जो रेकगनाइज्ड हैं, उनकी एक राय है। मैं उसके बारे में कुछ कहना चाहता हूं कि ट्रेड यूनियन्स उसी समय मजबूत होंगी जबकि वर्कर्स उसके मेम्बर बनेंगे । ट्रेड यूनियन की नीतियों पर चलेंगे, उनके कांन्सीट्यूशन के मुताबिक काम करेंगे तो जब मेम्बर बनेंगे तो मेम्बरों में रिफरैन्डम होगा । उसके लिये ४ नेशनल सेंटर आफ ट्रेड यूनियन्स ने एक निश्चय किया है । माननीय सैटिन साहब उसको जानते हैं । उसने यह तय किया है कि कितने ट्रेड यूनियन्स में मेम्बर्स बनते हैं, क्या पेमेंन्ट करते हैं, रजिस्ट्रार के यहां अपने रिटर्न्स टाइम से सबमिट करते हैं उसके आधार पर वेरिफिकेशन होता है। और मेम्बरशिप के आधार पर ही यनियन को मान्यतायें दी जायं । यदि सभी मजदूरों का रिफरैन्डम होगा तो यूनियन का सदस्य कोई नहीं बनेगा और ट्रेड यूनियन मूवमेन्ट कमजो होगा । क्लोज्ड शाप सिस्टम पहले लागू हो कि सभी यूनियन के सदस्य बनें । फिर रिफरैन्डम की बात उठानी चाहिये । साथ ही ट्रेड यूनियन ऐक्ट भी समाप्त करना पड़ेगा ।

हिन्दुस्तान अलमुनियम कार्पोरेशन बिरला जी की एक संस्था है । वहां पर राजाराम पांडेय अपने आप नेता नहीं बने हैं । ट्राइब्युनल में सारे सबूत दिये हैं, मजदूरों ने जाकर समर्थन किया है फिर माननीय प्रभुनारायण सिंह का माइनौरिटी में एलान किया गया । यह ट्राइब्युनल का फैसला है कि मजदूर राजा राम के साथी हैं । (व्यवधान)

श्री भुवनेश भूषण (जिला इटावा)—

व्यवस्था का प्रश्न है, श्रीमन् । मैं जानना चाहता हूं कि माननीय सदस्य परिवहन विभाग की कटौती पर बोल रहे हैं या केवल अपनी तारीफ कर रहे हैं कि मैं कैसे इतना बड़ा नेता बना ।

श्री अध्यक्ष—

माननीय शर्मा जी, आप एक तजुर्बेकार सदस्य हैं । कदाचित् आप स्वंय जानते होंगे कि यह व्यवस्था का प्रश्न नहीं है । अब हर एक माननीय सदस्य अपने तरीके से बोलता है । आप के तरीके से तो नहीं बोलता है ।

श्री राजाराम—

मान्यवर, मैं आप के माध्यम से माननीय सदस्य को बताना चाहता हूं कि यह प्रश्न इस सदन में उठा है, माननीय उग्रसेन जी ने उठाया है । रेफरेंडम की बात उन्होंने उठायी है उसका मैं जवाब दे रहा हूं ।

श्री अध्यक्ष—

अब आपका २ मिनट का ही समय है ।

श्री राजाराम—

हमारे माननीय उग्रसेन जी लेबर के बारे में जानते हैं और इसीलिये वह नहीं उठे । माननीय सदस्य जनसंघी हैं ऐसा लगता है । जनसंघ के पास कोई मजदूर नहीं है, सिवाय बनिये लोगों को छोड़ कर ।

एक तरफ कारखाने में एक यूनियन को मान्यता दिलाने की गरज से रेफरेंडम कराने की अगर बात करते हैं तो उनको क्लोज शेप सिस्टम लगाना होगा जिसमें हर श्रमिक को सदस्य बनना पड़ेगा और तब रेफरेंडम की बात होगी । मोदी मिल के बारे में माननीय प्रभुनारायण सिंह ने कहा कि हम परमानेंट कंसीलियेशन मशीनरी को खत्म करना चाहते हैं । श्रमिकों की दिक्कतों को सरलता से दूर करने के लिये यह बोर्ड विधानतः बना है । श्रमिकों का समर्थन इसे प्राप्त है । माननीय

प्रभुनारायण जी एक कारखाने में एक यूनियन चाहते हैं तो इसे क्यों समाप्त करना चाहते हैं ? इसलिये कि मान्यता प्राप्त यूनियन आई० एन० टी० यू० सी० के साथ है । यदि रिफरेन्डम करायें और माननीय मंत्री जी की यूनियन हार जाये तो क्या होना । पिछले वर्ष ३ बार ट्रेड यूनियन रजिस्ट्रार मोदी नगर गये, लेकिन माननीय मंत्री जी की यूनियन ने कागजात नहीं दिखाये । आज आप श्रम मंत्री हैं तो रिफरेन्डम की बात करते हैं । मैं कहता हूं कि आप इन्टक को नहीं खत्म कर सकते हैं । हमारे साथ डेढ़ लाख मजदूर हैं । इतने सदस्य इधर बैठे हैं । आप की सरकार को पलटने में इन्हें देरी लग सकती है, लेकिन अकेले राजाराम पांडेय आप की सरकार को नहीं चलने दे सकता है । अगर चीनी, टैक्सटाइल, चुर्क सीमेंट और हिन्दुस्तान अल्मुनियम कारपोरेशन का मसला या सोसायटी के मजदूरों का मसला, ट्रांसपोर्ट वर्कर्स का मसला, कर्मचारियों का मसला इस सरकार ने हल नहीं किया जो समाजवाद का दम भरती है तो हम बताये देते हैं कि इस सरकार को नहीं चलने देंगे ।

इन शब्दों के साथ मैं अपना कटौती का प्रस्ताव रखता हूं और चाहता हूं कि सदन इसको स्वीकार करेगा ।

*श्री चरणसिंह--

अध्यक्ष महोदय, परिवहन विभाग की मांग पर जो माननीय सदस्यों ने सुझाव दिये हैं, उनके लिये उनका बहुत कृतज्ञ हूं । परिवहन विभाग हमारा, मेरा ऐसा विचार है कि कुछ दिन पहले शायद दूसरे प्रदेशों के परिवहन विभाग के मुकाबले में बहुत अच्छा काम कर रहा है । लेकिन बीच में कुछ जमाने से किन्हीं कारणों से इस की क्षमता घटी और जितनी आमदनी गवर्नमेन्ट को पहले होती थी अब से ४, ५ साल पहले जितना कैपिटल इनवेस्टमेन्ट था उस क २१ फीसदी नेट इन्कम इस को होती थी । लेकिन धीरे धीरे यह सूरत हुई कि पिछले वर्ष दस दशमलव् कुछ ही आमदनी रह गयी, यानी ४-५ साल पहले जो आमदनी होती थी, उस से ठीक आधी रह गयी, औ भ्रष्टाचा भी वर्किंग में काफी बढ़ा है । अभी हमने बहुत से कर्मचारियों के खिलाफ अनुशासनात्मक कार्यवाही की है। डायरेक्टोरेट आफ विजिलेंस में बहुत से लोगों के मामले गये हुए हैं । बहुत से राजपत्रित कर्मचारियों को हमको सस्पेंड करना पड़ा है । मैं समझता हूं कि धीरे-धीरे फिर इसकी क्षमता बढ़ जायगी । कुछ लोगों का एक छोटा सा यूनिट सेक्रेटेरियट लेविल पर भी कायम किया गया है और उसने इस क्षमता को बढ़ाने के सिलसिले में सुझाव दिये हैं, लेकिन अभी उन सुझावों पर अमल नहीं हो पाया है । हम कोशिश करेंगे कि उन पर अमल हो ताकि जो रेपुटेशन इस विभाग की थी वह फिर रेस्टोर हो जाय ।

कुछ मित्रों ने यह बतलाया कि वहां अस्थायी कर्मचारी बहुत से हैं । होंगे मैं इनकार नहीं करता । क्या स्थिति है, कितने अस्थायी हैं और कितने स्थायी इस समय मुझे मालूम नहीं है और तहकीकात करने के बाद अगर जरूरी हुआ तो उनको स्थायी किया जायगा ।

यह बात ठीक है कि जो हमारे बस स्टेशंस हैं, उन पर यात्रियों के लिये सुविधायें बहुत कम हैं । पंजाब में यह मालूम हुआ है कि बस स्टेशंस पर हर तरह की सुविधायें यात्रियों को हैं । पंजाब के मुकाबले में तो हम नहीं कर सकेंगे लेकिन जितनी सुविधायें रिसोर्सेज की सीमा को देखते हुए मुमकिन होगा उनकी तरफ मैं यकीन दिलाता हूं यह सरकार भरसक प्रयत्न करेगी ।

अभी कुछ मित्रों ने कहा कि सारी सड़कों का राष्ट्रीयकरण कर दिया जाय । इस समय मुझे आंकड़े तो याद नहीं हैं परन्तु मोटर आपरेटर्स की एक कान्फरेंस हुई थी । उस में मैं गया

---

*वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया ।

[श्री चरणसिंह]

था। उन्होंने जो आंकड़े बतलाये उनसे मुझ ऐसा मालूम होता है कि जितने रूट्स हैं, उनका बहुत बड़ा प्रतिशत अब तक राष्ट्रीयकरण हो चुका है। अब अगर सारी सड़कों को राष्ट्रीयकरण करने की बात हो तो दूसरी बात है लेकिन अगर कुछ सड़कें प्राइवेट आपरेटर्स के पास रहती हैं तो फिर मुझे राष्ट्रीयकरण के लिये ज्यादा गुंजायश नहीं दिखलाई देती।

अध्यक्ष महोदय, मेरा एक छोटा सा खयाल यह है कि किसी भी क्षेत्र में पूरी मोनोपोली एक एजेंसी की होना शायद उस काम की दक्षता के लिये मुनासिब नहीं होगा। कम्पीटीटिव स्प्रिट रहनी चाहिये। अगर एफिशियेंसी हासिल करनी है तो नेशनलाइज्ड रूट्स के साथ कुछ प्राइवेट बसें भी चलती रहनी चाहिये और मैं नहीं समझता कि यह जनहित के विरुद्ध होगा, बल्कि जनहित के अनुकूल ही होगा।

कुछ मित्रों ने यह कहा परमिट दिये जाते हैं प्राइवेट रूट्स पर, उनको दुगुना कर देने का सरकार का इरादा है और इससे पुराने आपरेटर्स का नुकसान होगा, उसे वापस ले लेना चाहिये। इ सिलसिले में मोटर आपरेटर्स के डेपुटेशंस मुझ से दो तीन बार मिल चुके हैं और बहुत कुछ बातें उन्होंने मुझे बतलाईं। मैं पूर्णतया तो उनकी बातों से सहमत नहीं हो सका लेकिन इससे भी इनकार नहीं किया जा सकता कि उनका भी एक दृष्टिकोण है और मैंने उनसे यह वायदा किया है कि उनको मौका दिया जायगा। उनकी बात सुनी जायगी और जनहित को दृष्टि में रखते हुए, उस जरूरत को भी ध्यान में रखते हुए कि कुछ रूट्स पर बसों की तादाद कम है और परमिट्स वहां बढ़ जायं और बेजा फायद किसी को न हो। इतना फायदा न होने लगे कि ब्लैक मारकेट में इनकी कीमत बढ़ जाय। उसको दृष्टि में रखते हुए कि कोई आपरेटर बर्बाद न हो जाय इस तरह की कोशिश करें। यह ठीक है कि बहुत से लोगों ने कर्ज लेकर बसें खरीदी हैं। उनका कहना यह है कि रूट जो हमें दिये जाते हैं, उन पर ४८ घंटे में एक बार नम्बर आता है। अगर परमिट दूने कर दिये जायंगे तो चार दिन में एक बार नम्बर आयेगा और इस तरह से हम बर्बाद हो जायंगे। हमारा किसी को बर्बाद करने का इरादा नहीं है।

१९५५-५६ में जब मैं इस विभाग में था तो मैंने गवर्नमेन्ट आफ इंडिया से कोशिश की थी कि गवर्नमेन्ट का कंट्रोल हट जाना चाहिये। लाइसेंस हो लेकिन परमिट देने की पावर गवर्नमेन्ट के पास न हो। इसकी कोई जरूरत नहीं है। स्टेट गवर्नमेन्ट के हाथ में इस कानून में संशोधन करने की पावर नहीं है। गवर्नमेन्ट आफ इंडिया इसके लिये राजी नहीं है। लिहाजा कंट्रोल रहेगा, परमिट दिये जायंगे, आर० टी० ए० रहेंगे और एस० टी० ए० वगैरह यह सब चीजें रहेंगी। कंट्रोल के अधीन जितना भी जनहित का तकाजा है, वह करने की कोशिश की जायेगी।

अध्यक्ष महोदय, मुझे यह मालूम हुआ है कि जिस समय हड़ताल हुई, उससे कितना नुकसान किस-किस मुहकमे में हुआ होगा, इसका अनुमान नहीं लगाया है, लेकिन इस विभाग के आंकड़े मेरे पास हैं कि ३१ मार्च, १९६७ के अन्त में कुल बसों में से लगभग एक तिहाई बसें निष्क्रिय डिपोज में खड़ी हुई थीं। उनकी मरम्मत नहीं हुई थी। उस समय हड़ताल हो रही थी और पब्लिक को उस से बहुत ज्यादा तकलीफ थी। अब हमारी कोशिश यह है कि इन गाड़ियों को, सब को तो नहीं, आधी को हम जल्दी ही सड़क पर ले आयें। इसके अतिरिक्त ४०० नई गाड़ियों के खरीदने का प्रबंध किया जा रहा है।

अध्यक्ष महोदय, मैं माफी चाहता हूं। मेरे पास कोई माकूल वजह नहीं है कि मैं क्यों गैरहाजिर रहा। मैं माननीय साथी श्यामलाल जी को बिठा गया था, वह इस मामले से वाकिफ हैं। मैं उनसे दरख्वास्त कर गया था कि वह सब दोस्तों की बातों को सुनें और उनको ही जवाब देना होगा। लेकिन मुझे मालूम हुआ है कि नियम यह है कि जिसने ग्रांट मूव की हो उसी को जवाब देना होता है। मैं बहुत डिटेल और मुफस्सिल जवाब तो नहीं दे सकूंगा

जैसा कि मेरे दोस्त मुझ से सुनना चाहते होंगे। जो कुछ आप साहबान ने कहा है, मैं प्रोसीडिंग्स मंगा कर देख लूंगा और जितना मुमकिन होगा गवर्नमेंट के लिये वह करने की कोशिश की जायेगी। इन शब्दों के साथ मैं उम्मीद करता हूं कि इस ग्रांट को माननीय सदन स्वीकार करेगा।

श्री अध्यक्ष—

प्रश्न यह है कि सम्पूर्ण अनुदान संख्या ३७—परिवहन के अधीन मांग की राशि घटा कर एक रुपया कर दी जाय।

कमी करने का उद्देश्य—

(१) प्रदेश के राजकीय परिवहन विभाग को अधिक उपयोगी बनाना।
(२) ट्रांसपोर्ट विभाग और रोडवेज विभाग में अधिक समन्वय पैदा करना।
(३) रोडवेज के श्रमिकों की नौकरी की शर्तों और अन्य मांगों को पूरा करना।
(४) रोडवेज में सभी श्रम कानूनों को ठीक से कार्यान्वित और बल देना।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और अस्वीकृत हुआ।)

श्री अध्यक्ष—

प्रश्न यह है कि ३१ मार्च, १९६८ को समाप्त होने वाले वर्ष में अनुदान संख्या ३७—परिवहन के अन्तर्गत होने वाले परिव्ययों को चुकाने के लिये आवश्यक धनराशि की पूर्ति के लिये लेखानुदान द्वारा स्वीकृत धनराशि के अतिरिक्त २१,७३,६२,५०० रुपये से अनधिक धनराशि स्वीकृत की जाये।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और स्वीकृत हुआ।)

श्री अध्यक्ष—

प्रश्न यह है कि ३१ मार्च, १९६८ को समाप्त होने वाले वर्ष में अनुदान संख्या ५१—सड़क परिवहन तथा अन्य योजना पर पूंजी परिव्यय के अन्तर्गत होने वाले परिव्ययों को चुकाने के लिये आवश्यक धनराशि की पूर्ति के लिए लेखानुदान द्वारा स्वीकृत धनराशि के अतिरिक्त ३,१०,०३,४०० रुपये से अनधिक धनराशि स्वीकृत की जाये।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और स्वीकृत हुआ।)

महिला मंगल योजना की आमरण अनशन करने वाली कर्मचारी की गिरफ्तारी के संबंध में कार्य-स्थगन प्रस्ताव की सूचनायें

श्री अध्यक्ष—

अब मैं कुछ सूचनायें सदन को देना चाहता हूं। मेरे पास दो कार्य स्थगन प्रस्ताव आये हैं, एक माननीय चन्द्रबली द्वारा और दूसरा माननीय वीरेश्वर त्यागी द्वारा। वे दोनों ही एक ही विषय पर हैं जो आमरण अनशन हो रहा है उसके सिलसिले में। इस पर कल भी चर्चा हो चुकी है। इसके आगे चर्चा की अनुमति नहीं दे रहा हूं।

श्री कृष्णानन्द राय (जिला गाजीपुर)—

अध्यक्ष महोदय, एक व्यवस्था का प्रश्न है। अभी आपने एक बात कही है कि जिस विषय पर एक बार चर्चा हो जाती है वह कार्यस्थगन का प्रश्न नहीं बन सकता है।

श्री अध्यक्ष—

एक ही कारण नहीं है। यह भी एक कारण है।

श्री कृष्णानन्द राय—

और क्या कारण है ?

श्री अध्यक्ष—

अच्छा कहिये।

श्री कृष्णानन्द राय—

मैं आपका ध्यान उत्तर प्रदेश के अध्यक्षों के आदेशों का जो कोष है उसके पृष्ठ ६६ की ओर आकर्षित करना चाहता हूं। उसमें यह १५वें नम्बर का आदेश है कि किसी महत्वपूर्ण

[श्री कृष्णानन्द राय]

विषय पर विचार हो चुकने के बाद यदि स्थिति में महत्वपूर्ण परिवर्तन हो जाये तो उस सम्बन्ध में कार्य स्थगन प्रस्ताव लाया जा सकता है। जो महिलाओं वाला प्रश्न है श्रीमन् को जानकारी होगी जो अब तक कार्य स्थगन प्र ताव दिये गये हैं उससे परिस्थिति में अन्तर हो गया है। कल माननीय मुख्य मंत्री की पुलिस ने जो महिला अनशन कर रहीं थीं उनको खींच कर जबरन ले जाकर जेल में बन्द कर कर दिया है। आपने कहा था कि अनशन स्वेच्छा से होता है उस पर कार्य-स्थगन प्रस्ताव नहीं लिया जा सकता यदि अनशन स्वेच्छा से होता है और वह स्वेच्छा से अनशन कर रही थीं तो कोई जरूरत नहीं थी पुलिस ले जा कर उनको जेल में बन्द कर देती। तो स्वेच्छा का प्रश्न नहीं रह गया है। दूसरे यह कि अनशन कर रही थीं पुलिस ने जबरन जेल में बन्द कर दिया। परिस्थितियों में परिवर्तन हो गया है। अत: वह कारण, जिसमें पिछली मर्तबा स्वीकार नहीं किया, वह कारण नहीं रह गये हैं।

श्री हेमवतीनन्दन बहुगुणा (जिला इलाहाबाद)—

महिलाओं के अनशन के सम्बन्ध में मैं आशा करता था और आशा है अब भी कि माननीय मुख्य मन्त्री उस पर अवश्य ध्यानपूर्वक विचार करेंगे। इसको क्यों स्वीकार करना चाहिए उसके ऊपर एक बात कहना चाहता हूं। एक महिला अनशन कर रही थीं। उनके हर २४ घंटे के बाद एक महिला और जुड़ती जाती है। इस प्रकार तीन महिलाएं और अनशन में हैं। बहिन प्रमोद जैन के बाद दो तीन महिलाएं और शामिल हो गई हैं। यह किसी ऐडजर्नमेंट मोशन का भाग नहीं था। कल उनको पकड़ कर ले जायेंगे। यह बात अपनी जगह पर है। लेकिन क्षोभ जो उत्पन्न हुआ है, उससे अन्दाजा हो सकता है जब उनसे बात की कुछ लोगों ने सरकारी जेल में। अश्वनीकुमार जी ने कहा कि तुम चलो। मेरा दिल इतना मजबूत नहीं है। उनका दिल काफी मजबूत है। वह जाते हैं, संविद सरकार की मदद करते हैं और मुखालिफत भी करते हैं। मेरा दिल बड़ा द्रवित हो गया, उनकी बातों को सुनकर।

(व्यवधान)

मैं मानता हूं कि अपने-अपने दिल पर अलग-अलग असर आता है।

श्री अध्यक्ष—

अगर द्रवित न हो दिल तो उपहास का भी विषय नहीं है।

श्री हेमवतीनन्दन बहुगुणा—

मान्यवर, इसलिये मेरी प्रार्थना है कि माननीय मुख्य मंन्त्री जी यदि यह कह सकते हैं कि उन को कोई एवज में इम्पलाएमेंट दिया जाएगा, तो इसके लिए यदि इस प्रकार का कोई पत्र चला जाए तो यह बहुत अच्छा रास्ता बन सकता है, इससे समस्या सुलझ जाएगी। मैं समझता हूं कि यदि उनसे बात करने में मंत्री जी को कोई व्यावहारिक कठिनाई हो सकती है, तो उग्रसेन जी ही मैसेन्जर बन कर चले जाएं और कोई निर्णय इस पर कर लें तो यह एक अच्छी चीज होगी।

श्री आचार्य दीपंकर (जिला मेरठ)—

श्रीमन्, मैं एक बात निवेदन करना चाहता हूं कि कल रात्रि को १२ बजे जब उस भूख हड़ताली महिला प्रमोद कु ारी जन को पुलिस द्वारा पकड़ कर ले जाया गया, शायद यह सोचकर कि फोर्स का इस्ते ाल कर के उसको जिंदा कर लिया जाएगा, क्योंकि डाक्टरों की रिपोर्ट थी कि वह अब २–१ दिन की ही मेहमान है। और उसके अतिरिक्त इस स य चूंकि २–३ महिलाएं और भूख हड़ताल पर बैठी हैं, उनमें से २ की हालत बहुत खराब है। श्रीमन्, आप जितनी कृपा कर सकते थे दिखा रहे हैं, लेकिन सरकार की तरफ से ज्यादा से ज्यादा किया जा सकत है वह नहीं हो पा रहा है, क्योंकि मुख्य म त्री और उप मंत्री के वक्तव्य से स्पष्ट हो चुका है किन्तु अब इस सले को बार बार इस लिए उठाया जाता है कि अब कोई

रास्ता नहीं रह गया है। सरकार की तरफ से नहीं तो अब अ य किसी भी पक्ष के सदस्य की ओर से यह मसला सुलझाया जाए। यह मसला अब काफी गम्भीर हो गया है। यह समस्या राजनीति के दायरे में सीमित रह कर नहीं सोची जा सकती, अब परिस्थिति बिलकुल बदल गयी है, इसमें काफी अन्तर आया है। इसलिए अध्यक्ष महोदय, आप इसके लिये समय दें, मैं आपसे यह प्रार्थना करता हूं।

(श्री अश्वनी कुमार चतुर्वेदी 'राकेश' के खड़े होने पर)

श्री अध्यक्ष—

क्या राकेश जी, आपका हृदय भी द्रवित है? चन्द्रबली सिंह से ज्यादा द्रवित है?

श्री अश्वनी कुमार चतुर्वेदी 'राकेश' (जिला मिर्जापुर)—

जी हां, मेरा हृदय द्रवित है और आपका भी। मैं श्रीमन्, आपके माध्यम से कहना यह चाहूंगा कि कल गिरफ्तारी जो हुई, गिरफ्तारी के बाद उसे डेल जेल ले जाया गया। और जैसा कि मैंने १–२ के बीच में डी–वाई० एस० पी० वगैरह से बातचीत की, लेडी डाक्टर भी उनके साथ गईं, महिला की हालत निश्चित रूप से खराब थी। सरकार ने एक दृष्टिकोण से तो उचित कदम उठाया कि किसी की जिन्दगी खतरे में न रहे, लेकिन श्रीमन्, मैं कहना यह चाहता हूं जैसा कि मुख्य मन्त्री जी और सम्बन्धित मंत्रियों से भी हमारी बातें हुईं, ये सभी लोग महसूस करते हैं कि महिला मंगल योजना के नाम पर जो हुआ, मैं उसकी मीमांसा तो नहीं करना चाहता, न मैं यह कहता कि मेरा हृदय ज्यादा द्रवित है, लेकिन जो परिस्थिति दिन पर दिन....

श्री अध्यक्ष—

आप अपनी बात समाप्त करें, आप तो भाषण देने लगे। भाषण देने के और बहुत अवसर आएंगे, यह अवसर इसके लिए नहीं है।

श्री अश्वनी कुमार चतुर्वेदी 'राकेश'—

मैं यह कहना चाहता हूं कि मुख्य मंत्री और कैबिनेट के दूसरे मंत्री दया के आधारपर घोषणाएं कर चुके हैं, लेकिन मैं चाहूंगा कि ३ व्यक्तियों की एक समिति निश्चित करके इस मसले को शीघ्र हल कर लिया जाय। इसलिये नहीं कि वह महिलाएं हैं, महिलाएं हों पुरुष हों या जानवर हों, जो भूखों मरते हैं, उनके लिये हमारे जैसे लोगों का हृदय निश्चित रूप से द्रवित होता है। इसलिये चूंकि मैं परिस्थिति से पूरी तरह से वाकिफ हूं, उनकी परेशानियों से भी वाकिफ हूं। मैं नहीं कहता कि साढ़े तीन हजार महिलाओं को सरकार रोजी नहीं दे सकती। मैं सरकार को इसमें पूरी तरह से सक्षम समझता हूं। किन्तु महिला मंगल योजना खत्म करने से कोई विशेष फायदा नहीं है....

श्री अध्यक्ष—

मेरे सामने कई और जरूरी काम हैं, आप अपना भाषण बन्द करिये।

श्री अश्वनी कुमार चतुर्वेदी 'राकेश'—

और श्रीमन्, अगर विधान सभा जनता की प्रतिक्रियाओं को प्रतिबिम्बित नहीं करती तो फिर हमारे लिये यही चारा है कि हम अपने द्रवित हृदयों को आपके समक्ष रखें। मैं समझता हूं कि इस सरकार द्वारा समस्यायें बहुत जल्द सुलझाई जा सकती हैं।

श्री अध्यक्ष—

अब राकेश जी, आप मेरी अनुज्ञा का अनुचित लाभ मत उठावें और बैठ जायें। (डाक्टर राजेन्द्र कुमारी बाजपेयी, श्री चन्द्रबली सिंह आदि कई सदस्यों के खड़े होने पर) मैं देख रहा हूं कि कई माननीय सदस्यों के हृदयों में यह भाव आते होंगे कि जब कुछ माननीय सदस्य उन महिलाओं

[श्री अध्यक्ष]

के प्रति अपना कर्त्तव्य पूरा कर चुकें तो उनका भी कर्त्तव्य है कि वे अपने कर्त्तव्य को पूरा करें। लेकिन मैं कहता हूं कि उन्होंने उन सब की ओर से कर्त्तव्य पूरा कर दिया है। साधारणतया प्रस्ताव को अस्वीकृत करने के बाद मैं अनुमति नहीं देता लेकिन इस समय एक विशेष स्थिति देख कर मैंने अनुमति दे दी। मैं यह बताना चाहता हूं कि यह विषय ऐसा नहीं है कि इस में सदन में बातचीत करने से कोई कल्याण होने वाला है। अगर होता या हो सकता तो कल समाज कल्याण के अनुदान के अन्तर्गत पूरा दिन इसी बात पर चर्चा हो सकती थी और हुई भी थी और समय-समय पर यह प्रश्न आ चुका। अब जो विचार व्यक्त किये गये वह सरकार सुन रही है और अगर कोई रास्ता बनाने के इच्छुक हैं तो आप लोग मिल कर कोई कमेटी बनावें और सरकार से मिलें और एक लिआजां पैदा करें और इस तरह से इस समस्या को सुलझावें। यह विषय तो आज हो गया अब समाप्त है। यों महिला वर्ग को अगर कष्ट हो तो सब का हृदय तो द्रवित होता ही होगा।

(डाक्टर राजेन्द्रकुमारी बाजपेयी के खड़े होने पर) राजेन्द्र कुमारी जी, इस परिपाटी को मैं उचित नहीं समझता। मैं बड़ी विनम्रता से कहता हूं। आप तो इस आसन पर बैठती हैं, आप से तो इसकी मर्यादा की सब से ज्यादा आशा की जानी चाहिये। जब मैं मना करूं उसके बाद भी आप या कोई माननीय सदस्य खड़े हों और यह प्रवृत्ति बढ़ती चले तो सदन के लिये अच्छा नहीं होगा। इसलिय बड़ी विनम्रता से प्राथना करता हूं कि कृपा करके अपने हृदय की भावनाओं पर ब्रेक लगावें और दूसरी दिशा में लगावें जिस से जनता की सेवा हो।

श्री चन्द्रबली—

श्रीमन्, आपने जो व्यवस्था दी है, वह है तो शिरोधार्य लेकिन उससे सदन का जो काम है जनता के सवालों को आइना की तरह से चमकाने का, वह भी अगर इस सदन से हल नहीं होता तब उत्तर प्रदेश की ८ करोड़ जनता का सवाल कहां से हल होने वाला है। वह मिनिस्टर इतने जिद्दी हैं जो महिलाओं के सवाल को बिलकुल दबाये हुये हैं और उनके कामों को बुरी नजर से देखते हैं और तमाम मर्द जो सचिव हैं, जो कुर्सी पर बैठ कर मजा मारते हैं और जिनकी बहू बेटियां मजे मार रही हैं उनका खयाल रखते हैं और इन महिलाओं के अनशन पर जबरदस्ती उनको जेल में बन्द कर देते हैं और उनको जबरदस्ती खिलाने के लिये यह सब कोशिश हो रही है और इसलिए ऐसी परिस्थिति आ गयी है जिससे इस प्रश्न को उठाया जाय। उसके लिये यह सदन सक्षम है और आप कृपा कर के इस सदन में उस सवाल को उठान का मौका दीजिये।

श्री अध्यक्ष—

आप बैठ जाइये। उचित काम के लिये भी गलत रास्ते का अनुसरण करना अच्छा नहीं है। माननीया राजेन्द्र कुमारी जी का मन अब भी नहीं मान रहा है। आपका उद्देश्य बहुत अच्छा है और आप का लक्ष्य अच्छा है लेकिन उसका रास्ता यह नहीं है कि नियम के विरुद्ध और मेरी अनुज्ञा के विरुद्ध आप खड़े हों। आपकी भावना को मैं चमकाना चाहता हूं, लेकिन मेरे पास रास्ता नहीं है कि आपकी भावना को यहां पर व्यक्त करा सकूं।

बहराइच जिले में घाघरा-सरजू तटवर्ती बांध के टूट जाने के सम्बन्ध में नियम ५१ के अन्तर्गत सूचना पर मंत्री का वक्तव्य

श्री अध्यक्ष—

मेरे पास ७, ८ सूचनायें नियम ५१ के अन्तर्गत आई हैं जिनमें से एक मैंने स्वीकार की है जो माननीय राम अचल सिंह सेंगर की है। वह इस प्रकार है:—

"बहराइच जिले की तहसील नानपारा में इमामगंज तथा शिवपुर के बीच स्थित घाघरा-सरजू तटवर्ती बांध बसन्तापुर ग्राम के सामने अकस्मात ११ जुलाई को टूट गया है। १५० फीट

बांध टूट जाने से लगभग १०० ग्राम जलमग्न हो गये हैं। खरीफ की फसल लगभग ७२ हजार एकड़ बिलकुल नष्ट हो रही है।"

मैं सम्बन्धित मन्त्री जी से जानना चाहता हूं कि इस पर वह कब अपना वक्तव्य देंगे ?

सिंचाई मन्त्री (श्री टम्बरेश्वर प्रसाद)—

जितनी सूचना मेरे पास है वह मैं अभी दे सकता हूं।

श्री अध्यक्ष—

जो सूचना आप के पास है अगर उससे आप यह समझते हैं कि आपको सन्तोष है, तो ठीक है, नहीं तो, कल आप वक्तव्य दे दीजियेगा क्योंकि इस पर माननीय सदस्य प्रश्न भी करेंगे।

श्री टम्बरेश्वर प्रसाद—

जल्दी में जितनी भी सूचना आ सकती थी वह प्राप्त कर ली गयी है। वह मेरे पास है और मैं उस को अभी दे सकता हूं।

श्री अध्यक्ष—

अच्छा तो अभी दे दें।

अब मैं पहले सदन का समय बढ़ाने के सम्बन्ध में कह दूं। अभी विनियोग विधेयक सदन के समक्ष आने वाला है तो मैं यह समझता हूं कि नेता सदन और नेता विरोधीदल की राय हो तो यह तय कर लें कि जब तक यह विनियोग विधेयक पास न हो जाय तब तक यह सदन बैठेगा।

(किसी के आपत्ति न करने पर)

यह तय हुआ कि जब तक यह विनियोग विधेयक पास न हो जाय तब तक यह सदन बैठेगा।

श्री टम्बरेश्वर प्रसाद—

श्रीमन्, यह सही है कि नानपारा से कैसरगंज तक के बांध में ४ मील ७ फर्लांग पर बसन्तपुर के पास बांध अत्यधिक बहाव के कारण टूट गया है। बसन्तपुर रेगुलेटर ड्रेन जो एक फर्लांग दूर पर है, उसमें १,००० क्यूसेक तक पानी चला। यह ड्रेन गंदरे नाला होकर सरजू में गिरती है।

१७ गांवों में पानी आ गया है और १,५०० एकड़ क्षेत्र डूब गया है।

पानी का बहाव कम हो गया है और कुल ५० क्यूसेक पानी अब बह रहा है। थोड़े से खेतों को छोड़कर सारा पानी बह गया है।

बांध की मरम्मत का प्रबन्ध किया जा रहा है और अभियन्ता मौके पर पहुंच गये हैं।

श्री राम अचल सिंह सेन्गर (जिला बहराइच)—

क्या माननीय मंत्री जी यह बताने की कृपा करेंगे कि जिन अधिकारियों की वजह से यह बांध टटा है, उनके खिलाफ वह कार्यवाही करेंगे ?

श्री टम्बरेश्वर प्रसाद—

इस समय तक ऐसी कोई सूचना नहीं है कि किसी अधिकारी की लापरवाही की वजह से यह बांध टूटा है।

श्री चन्द्रशेखर (जिला वाराणसी)—

क्या मंत्री महोदय बतायेंगे कि उस रेगुलेटर के टूट जाने के फलस्वरूप जितनी एकड़ फसल को नुकसान हुआ है, उन क्षतिग्रस्त किसानों को अभी तक सरकार की तरफ से क्या सहायता दी गई ?

श्री टम्बरेश्वर प्रसाद—

माननीय सदस्य को भ्रम हो गया है। रेगुलेटर नहीं टूटा है।

श्री राममूर्ति (जिला बरेली)—

वहां क्या-क्या फसल खड़ी है, जिस को नुकसान हुआ है ?

श्री टम्बरेश्वर प्रसाद—

मेरा निवेदन है कि इस व्यापक क्षति के लिये कम से कम एक सप्ताह का समय चाहिये, तभी उसका अनुमान लगाया जा सकता है।

श्री रामनरेश शुक्ल (जिला प्रतापगढ़)—

क्या मंत्री जी बतायेंगे कि कितनी रफ्तार से पानी का बहाव था, जिससे कि यह बांध टूटा ?

श्री टम्बरेश्वर प्रसाद—

मैंने बताया कि ५० क्यूसेक्स की गति से पानी इस समय बह रहा है।

श्री भुवनेशभूषण (जिला इटावा)—

क्या माननीय मंत्री जी बतायेंगे कि यह जो बांध टूटा उससे कुछ पशुओं और कुछ आदमियों की हानि भी हुई है ?

श्री टम्बरेश्वर प्रसाद—

जन हानि की कोई सूचना उपलब्ध नहीं है।

श्री बाबू बदरे (जिला कानपुर)—

क्या मंत्री जी बतायेंगे कि जो बांध टूटा है वह अंग्रेजी राज में बनाया गया था अथवा कांग्रेसी राज में बनाया गया था ?

(उत्तर के लिये मंत्री को नहीं बुलाया गया।)

श्री फूलसिंह (जिला सहारनपुर)—

क्या मंत्री जी बतलायेंगे कि यह ५० क्यूसेक्स पानी की वायल्यूम है अथवा स्पीड ?

श्री टम्बरेश्वर प्रसाद—

एक क्यूबिक फुट पर सेकिंड, जिस में दोनों चीजें रहती हैं। मैं समझता हूं कि वह गति ही है।

श्री चन्द्रबली—

क्या माननीय मंत्री जी बतलायेंगे कि कुछ लोगों ने अपने खेतों में पानी ले जाने के लिये इस बांध को काट लिया था ?

श्री टम्बरेश्वर प्रसाद—

ऐसी सूचना नहीं है।

श्री फूलसिंह—

सवाल मेरा यह था कि किस स्पीड से पानी बहा ? आपने जवाब दिया कि ५० क्यूसेक्स से। वह तो स्पीड नहीं होती ?

श्री अध्यक्ष—

यह तो आप सूचना दे रहे हैं। वे इस का इस्तेमाल कर लेंगे।

श्री सुखदेव (जिला सुल्तानपुर)—
क्या माननीय मंत्री जी बतलायेंगे कि यह बांध कब बना और कितनी लागत में बना ?

श्री अध्यक्ष—
मैं इतनी अल्प सूचना पर इस प्रश्न की अनुमति नहीं देता ।

श्री राधेश्याम कपूर (जिला लखनऊ)—
क्या माननीय मंत्री जी बतायेंगे कि यह जो बांध टूटा है यह कब तक ठीक हो जायगा ताकि आगे सिंचाई हो सके ?

श्री टम्बरेश्वर प्रसाद—
बांध की मरम्मत की व्यवस्था कर दी गयी है । अधिकारीगण मौके पर पहुंच गये हैं । मैं समझता हूं कि वह शीघ्र ही ठीक हो जायगा ।

श्री हरीशकुमार गंगवार (जिला बरेली)—
क्या मंत्री जी बतायेंगे कि यह बांध कब बना था, किस सन् में ?

श्री अध्यक्ष—
इस की मैंने इस समय अनुमति नहीं दी है । सिंचाई मंत्री जी को सूचना हो तो दे दें ।

श्री टम्बरेश्वर प्रसाद—
बांध के कटने की सूचना है, बांध का इतिहास नहीं है ।

श्री रामअचल सिंह सेंगर—
क्या माननीय मंत्री जी बतायेंगे कि यह बांध १९५९–६० में बना था ?

श्री टम्बरेश्वर प्रसाद—
मैंने बतला दिया कि बांध के कटाव से संबंधित सूचना मैंने मंगायी है । यह सूचना नहीं मंगायी थी कि यह कब बना ।

श्री रामनरेश शुक्ल—
क्या माननीय मंत्री जी बतायेंगे कि बांध को जो पिछले ३, ४ महीनों में क्षति हुई थी उसकी मरम्मत क्यों नहीं की गयी ?

श्री टम्बरेश्वर प्रसाद—
यह बांध कल ही टूटा है ।

श्री रामलखन सिंह (जिला बस्ती)—
क्या मंत्री जी बताने की कृपा करेंगे कि इस बांध के टूटने से जो क्षति किसानों को हुई है, क्या सरकार उसे देने की कृपा करगी ?

श्री टम्बरेश्वर प्रसाद—
मैंने कहा कि उनकी सहायता में कुछ व्यवस्था की जा सकती है, लेकिन क्षतिपूर्ति की कोई व्यवस्था नहीं है ।

श्री बाबू बदरे—
क्या मंत्री जी बतायेंगे कि यह बांध जब बना था, तो उस समय आप मंत्री थे या कोई और इस विभाग के मंत्री थे ?

श्री अध्यक्ष—
उसका भूगोल मालूम है, इतिहास नहीं ।

श्री भुवनेशभूषण—
इस बांध के टूट जाने से क्षति हुई है तो क्या जितने बांध पिछले १० साल में बने हैं उनकी भी मंत्री जी जांच करा लेंगे हिफाजतन ताकि और न टूटें ?

श्री टम्बरेश्वर प्रसाद---

बरसात के पहले हम यह अवश्य देखते हैं कि हमारा हर एक बांध ऐसी स्थिति में आ जाय कि वह कटाव को रोक सके, इसीलिये बनाये जाते ह ।

श्री विष्णु स्वरूप (जिला मुजफ्फरनगर)---

क्या मंत्री जी बतायेंगे कि बांध ३ तरह के होते हैं, यह किस टाइप का था ?

श्री अध्यक्ष---

तीन टाइप के होते हैं, यह कैसे माना जाय ।

श्री बाबूसिंह (जिला अलीगढ़)---

कटाव के लिये जो बांध होते हैं, उनकी देखभाल के लिये पतरोल और ओवरसियर होते हैं और खास तौर से बरसात के दिनों में वहां जात ह, तो क्या इसको देखने के लिये कोई साहब गये थे ?

श्री टम्बरेश्वर प्रसाद---

मैंने बताया कि समस्त कर्मचारी ड्यूटी पर थे । अगर किसी की लापरवाही पायी गयी तो जांच करवाऊंगा ।

श्री भारतसिंह चौहान (जिला इटावा)---

क्या मंत्री जी बांध टूटने के कारणों की जांच किसी विशेष अधिकारी द्वारा कब तक करा देंगे ?

श्री टम्बरेश्वर प्रसाद---

मैं तो शीघ्र से शीघ्र इस बांध की जांच करा दूंगा ।

(व्यवधान)

श्री अध्यक्ष---

अब यह विषय समाप्त । मैं अनुमति इसलिये नहीं दे रहा हूं कि परिपाटी गलत हो जाती है । एक दफा समय देने के बाद जबकि विषय समाप्त हो गया तो मैं दूसरे माननीय सदस्य को रोक नहीं सकता । इसलिये मैं स्वयं देख लेता हूं कि जब दिलचस्पी खत्म हो गयी ।

कतिपय समितियों के लिए मनोनीत सदस्यों के नामों की घोषणा

श्री अध्यक्ष---

कुछ सूचना देना चाहता हूं । प्रक्रिया नियमावली के अन्तर्गत कुछ कमेटियों का गठन मेरे द्वारा होता है । म उनकी घोषणा सदन में कर रहा हूं ।

अधिष्ठाता मंडल में इस समय ६ माननीय सदस्य में पहले मनोनीत कर चुका था । श्री प्रताप सिंह और माननीय रामस्वरूप वर्मा मंत्रिमंडल में शामिल हो गये, इसलिये उनकी इच्छा से भी ये स्थान रिक्त हो गये । तो इस समय ४ माननीय अधिष्ठाता मंडल के सदस्य हैं । मैं छः मनोनीत करके घोषित कर रहा हूं---

१---श्री खूब सिंह, २---श्री सोहनलाल धुसिया, ३---श्री रमाशंकर अग्रवाल, ४---श्री वीरेश्वर त्यागी, ५---श्री वीरेन्द्र वर्मा, ६---श्री हरीसिंह (बुलन्दशहर) ।

सदस्य कार्य मंत्रणा समिति—

इस में अध्यक्ष, विधान सभा, सभापति होते हैं।

१—माननीय अध्यक्ष ,विधान सभा— सभापति
२—माननीय उपाध्यक्ष
३—श्री श्यामलाल यादव, न्याय एवं संसदीय मंत्री
४—श्री हरीशकुमार गंगवार—
५—श्री प्रतापनारायण तिवारी, मुख्य सचेतक, सं० वि० द०
६—श्री मधुकर दिघे
७—श्री विशन लाल
८—श्री जगदीश नारायण त्रिपाठी
९—श्री रामकरन सिंह
१०—श्री बनारसीदास, मुख्य सचेतक, विरोधी दल
११—श्री रामायण राय
१२—श्री जगदीश नारायण सिन्हा
१३—श्री रघुवीर सिंह (एटा)
१४—डा० राजेन्द्र कुमारी बाजपेयी
१५—श्री नवल किशोर

विशेषाधिकार समिति—

माननीय उपाध्यक्ष इसके सभापति होंगे। इसके अतिरिक्त सदस्य हैं—सर्वश्री लक्ष्मी-रमण आचार्य, नवलकिशोर, कृष्णानन्द राय, कल्पनार्थीसिंह, सुशील कुमार विद्यार्थी, गंगाराम तलवाड़, रामनारायण त्रिपाठी, भगवतीसिंह विशारद और चन्द्र शेखर (वाराणसी)।

नियम समिति—

माननीय अध्यक्ष, विधान सभा इसके सभापति होंगे। इसके अतिरिक्त सर्वश्री उपाध्यक्ष, विधान सभा, न्याय मंत्री, प्राक्कलन समिति के सभापति, लोक लेखा समिति के सभापति, प्रतिनिहित विधायन समिति के सभापति, आश्वासन समिति के सभापति, नेता, विरोधी दल, मुख्य सचेतक, संयुक्त विधायक दल—श्री प्रताप नारायण तिवारी, मुख्य सचेतक कांग्रेस दल श्री बनारसी दास, मोहन लाल गौतम, फूलसिंह, राम नारायण त्रिपाठी, बृगराज सिंह ऐडवोकेट, भोखा लाल।

प्रतिनिहित विधायन समिति—

श्री हरीश चन्द्र सिंह (बदायूं) इसके सभापति होंगे। इसके अतिरिक्त सर्वश्री—रमाशंकर अग्रवाल, श्री शंकर शर्मा (उपनाम लल्लो शर्मा वकील), हरीशकुमार गंगवार, वीरेश्वर त्यागी, भारत सिंह चौहान, रामसुन्दर शास्त्री, रामस्वरूप यादव (मैनपुरी), वसीनकवी (रायबरेली), गोविन्द नारायण तिवारी, अब्दुल मुइज खां, भगुनाथ चतुर्वेदी (गोरखपुर), बेचनराम जैसवार (मिर्जापुर), गोपालदत्त ओझा, और वेवेन्द्र सिंह (बिजनौर)।

आश्वासन समिति—

श्री कालीचरण अग्रवाल (एटा), इसके सभापति होंगे। इसके अतिरिक्त सर्वश्री, डा० राजेन्द्र कुमारी बाजपेयी, धर्मवीर (इलाहाबाद), शुगनचन्द मजदूर, केशववेव (अलीगढ़), सुरेन्द्र विक्रमसिंह (शाहजहांपुर), श्रीमती शकुन्तला देवी (सहारनपुर), बलवीरसिंह, महेश कुमार (मुरादाबाद), चन्द्र किशोर तिवारी (फतेहपुर), होरीलाल यादव, राजबहादुर द्विवेदी (फैजाबाद), भैरवदत्त धूलिया, रामनाथ दीक्षित (शाहजहांपुर) और गंगा प्रसाद वर्मा (एटा)।

विधान पुस्तकालय समिति---

इसमें अबतक २५ सदस्य होते थे। सब लोगों से परामर्श करके और वर्त्तमान नियमों को देख कर मैंने अब इसमें ११ सदस्य रखे हैं। माननीय उपाध्यक्ष इसके सभापति होंगे, इसके अतिरिक्त सर्वश्री--ए० सी०ग्राइस, गोविन्दसहाय, रामलाल मिश्र (फैजाबाद), प्रतापनारायण तिवारी, अश्वनीकुमार चतुर्वेदी राकेश, राम श्री राजपूत, चन्द्रबलीसिंह। तीन सदस्य मैंने माननीय सभापति, विधान परिषद से परामर्श करके वहां के मनोनीत किये हैं, यह हैं--श्रीमती बेगम एजाज रसूल (कुदसिया बेगम), डा० ईश्वरी प्रसाद, श्री राजाराम पांडेय।

याचिका समिति--

माननीय उपाध्यक्ष इसके सभापति होंगे। इसके अतिरिक्त सर्वश्री श्रीमती बेनी बाई (झांसी), विश्वनाथ सिंह, (आजमगढ़), हरिहरनाथ अग्रवाल (आगरा), कुंवर सत्यवीर (बिजनौर), रामभूति अंचल, राजबहादुरचन्द्र (बस्ती), टीकमसिंह, गजाधर प्रसाद आर्य, रामनरेश पांडेय, राजाराम सिंह (बलिया), राम संजीवन, शशिभूषणसिंह, रघुवीर सिंह (मैनपुरी), शराफत हुसैन रिजवी।

श्री अध्यक्ष---

मेरे द्वारा मनोनीत समिति एक और है आवास मंत्रणा समिति है। उसमें व्यावहारिक और वैधानिक कठिनाईयां हैं, इसलिये उसको गठित नहीं किया गया है। उन कठिनाईयों के दूर होने पर उसके गठित होने की मैं घोषणा करूंगा।

उत्तर प्रदेश विनियोग (द्वितीय लेखानुदान) विधेयक, १९६७

श्री अध्यक्ष---

कार्यक्रम का आईटम नं० १६ जिसको हम इस समय स्वीकार कर रहे थे, मैंने विधेयक की प्रतियां रखवा दी थीं पिअन होल्स में। कुछ विरोधीदल के सदस्यों ने कहा कि इसकी आवश्यकता नहीं है, उसके आधार पर आपत्ति नहीं की थी, लेकिन यत्न करके तुरन्त बाद रखवा दिया।

वित्त मंत्री (श्री रामस्वरूप वर्मा)---

अध्यक्ष महोदय, मैं उत्तर प्रदेश विनियोग (द्वितीय लेखानुदान) विधेयक, १९६७ को पुर:स्थापित करने के हेतु सदन की अनुज्ञा मांगता हूं।

श्री अध्यक्ष---

प्रश्न यह है कि उत्तर प्रदेश विनियोग (द्वितीय लेखानुदान) विधेयक, १९६७ को पुर: स्थापित करने हेतु सदन आज्ञा प्रदान करे।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और स्वीकृत हुआ)

श्री रामस्वरूप वर्मा---

अध्यक्ष महोदय, मैं उत्तर प्रदेश विनियोग (द्वितीय लेखानुदान) विधेयक, १९६७ को पुर:स्थापित करता हूं।

(थोड़ी देर पश्चात्)

अध्यक्ष महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं कि उत्तर प्रदेश विनियोग (द्वितीय लेखानुदान) विधेयक, १९६७ पर विचार किया जाय।

*श्री नेकराम शर्मा (जिला अलीगढ़)---

श्रीमन, जहां तक विरोधीदल के नेता ने घोषणा कर दी है कि हम इस विधेयक का विरोध नहीं करेंगे, लेकिन मैं यह जानना चाहता हूं कि ऐसी क्या आवश्यकता माननीय वित्त मंत्री जी को पड़ गई कि बजट सैशन में अनुदान स्वीकृत होता चला जा रहा था और २४ तारीख तक सारा स्वीकार हो जायेगा। उसके बाद ३१ जुलाई तक हमने आलरेडी वोट आन अकाउन्ट इस सदन में प्रस्तावित कर दिया है। माननीय वित्त मंत्री ने आवश्यकता नहीं बताई। यह परम्परा श्रीमन्, इस सदन के इतिहास में अब तक नहीं हुई है कि दो दो बार वोट आन अकाउन्ट आये। जब वोट आन अकाउन्ट चल रहा हो, अगर इसकी आवश्यकता थी तो एप्रोप्रिएशन बिल ले आते। क्या जरूरत है क्यों आया। आपने नियम भी निलम्बित कर दिया। ऐसी क्या आवश्यता हो गई; कहीं ऐसा तो नहीं कि राव पील से लार्ड रसैल ने वोट आन अकाउन्ट मांगा तो कहा उन्होंने कि ऐसा तोनहीं है कि आप आगे पार्लियामेन्ट को ही न बुलावे। आईन्दा के लिये ऐसा ही तरीका अपना रहे हों। मुख्य मंत्री घोषणा करें कि कहीं ऐसी नीति तो नहीं है कि कहीं असेम्बली समाप्त कर दें। श्रीमन्, माननीय मुख्य मंत्री जी सदन में मौजूद हैं। वे कृपया बतायें कि ऐसी क्या आवश्यकता पड़ गई कि २४ तारीख को हम सारे अनुदान पेश करते थे। श्रीमन्, आपने नियम भी निलम्बित कर दिये। यह छपकर भी नहीं आया। आप सारे बिल को ले आयें। केवल यह आवश्यकता बता दें हम उसका विरोध नहीं करेंगे। जब मांगे चल रही थी तो क्यों आवश्यकता पड़ी। यह घोषणा वित्त मंत्री या माननीय मुख्य मंत्री जी की ओर से होनी चाहिये।

श्री अध्यक्ष--

इसमें माननीय मुख्य मंत्री जो कुछ भी कहेंगे वे तो कहेंगे, लेकिन मैं सिर्फ इतना कहना चाहता हूं कि मैं स्वयं शायद वित्त मंत्री से कहता कि वे इस पर अवश्य भाषण दें लेकिन मैं आगे इस कारण चल पड़ा कि सुबह जो वातावरण हुआ था उसमें माननीय नेता विरोधी दल ने आश्वासन दिया था कि यह पास हो जायेगा।

नियम निलम्बित करने का जहां तक संबंध है,जो मूल नियम था उसको तो दोनों की अनुमति से मैंने निलम्बित नहीं किया। अब सिर्फ एक आशंका यह उठती है जो माननीय नेकराम शर्मा जी ने रखी कि कहीं इसका मलतब यह तो नहीं है कि वोट आन एकाउंट का टाइम लेने के लिये माननीय मुख्य मंत्री का ऐसा इरादा हो कि वह आपको छुट्टी दे दें। इसकी आवश्यकता क्यों पड़ी इस पर तो आज सुबह ही न्यायमंत्री जी ने कुछ कहा था। तो मैं चाहता हूं कि माननीय मुख्य मंत्री जी इस पर संक्षेप में कुछ कह दें।

श्री राममूर्ति (जिला बरेली)--

श्रीमन मैं यह अर्ज करना चाहता हूं कि यह तो सही है कि माननीय नेता विरोधी दल ने कहा है कि इस बिल का आपोजीशन नहीं होगा लेकिन जब यह बिल उपस्थित किया जाता है, तब, सदन में बतलाना चाहिये था कि क्यों इसको लाया जा रहा है जिसके लिये माननीय नेकराम शर्मा जी ने कहा।

श्री अध्यक्ष--

यह सुबह को ही माननीय न्याय मंत्री जी बतला चुके हैं।

मुख्य मंत्री (श्री चरणसिंह)---

अध्यक्ष महोदय, जैसा कि आपने फरमाया, मेरे सहयोगी न्याय मंत्री जी ने सुबह ही बतला दिया था कि यह क्यों लाया जा रहा है उसको दोहराने की जरूरत नहीं है। लेकिन जो

---

*वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया।

[श्री चरणसिंह]

माननीय नेकराम शर्मा की आशंका है, उनके लिये मैं बतला देना चाहता हूं कि अगर इस ट्रेजरी बेन्च को यह अन्देशा होता कि यह मायनरिटी में है और हाउस को साल भर तक नहीं चला सकते तो एक महीने के बजाय १२ महीने का वोट आन एकाउंट लाते। इसमें आशंका करने की कोई बात नहीं है। एक बात मैं कहना चाहता हूं कि रोजाना आप लोग इस तरह की बातें करते हैं। मैं तो पहले ही उस संबंध में बयान दे चुका हूं, जिस रोज आप समझें कि आपकी मेजारिटी है, तो आप लोग इसका ट्रायल कर लें। रोजाना कहने की जरूरत क्या है?

श्री अध्यक्ष---

प्रश्न यह है कि उत्तर प्रदेश विनियोग (द्वितीय लेखानुदान) विधेयक, १९६७ पर विचार किया जाय।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और स्वीकृत हुआ।)

खण्ड २, ३, अनुसूची, खंड १ शीर्षक और प्रस्तावना

उत्तर प्रदेश विनियोग (द्वितीय लेखानुदान) विधेयक, १९६७

१ अप्रैल, १९६७ को प्रारम्भ होने वाले वर्ष के व्यय के लिये राज्य की संहृत निधि में से कतिपय धनराशियों के निकालने की व्यवस्था के लिये

विधेयक

अतएव भारतीय गणतंत्र के अठारहवें वर्ष में निम्नलिखित अधिनियम बनाया जाता है ---

संक्षिप्त शीर्षनाम

१--यह अधिनियम उत्तर प्रदेश विनियोग (द्वितीय लेखानुदान) अधिनियम, १९६७ कहलायेगा।

उत्तर प्रदेश की संहृत निधि में से वर्ष, १९६७-६८ के लिये ८७,९२,४१,००० रु० का दिया जाना

२--ऐसे विविध परिव्यय चुकाने के निमित्त, जो १ अप्रैल, १९६७ को प्रारम्भ होने वाले वर्ष में किये जाने वाले भुगतान के सिलसिले में करने पड़ेंगे, उत्तर प्रदेश की संहृत निधि में से इतना रुपया निकाला जा सकता है जितना कि अनुसूची के स्तम्भ ३ में दी हुई धनराशियों से, जिन सबका कुल योग ८७,९२,४१,००० रुपये (सत्तासी करोड़, बानवे लाख, इकतालीस हजार रुपये) होता है, अधिक न हो।

विनियोग

३--इस अधिनियम द्वारा उत्तर प्रदेश की संहृत निधि में से जिन-जिन धनराशियों को निकालने का अधिकार दिया जाता है, उन-उन धनराशियों का विनियोग उन्हीं सेवाओं और प्रयोजनों के लिये किया जायगा जो उक्त वर्ष के संबंध में अनुसूची में दिये गये हैं।

अनुदान संख्या	सेवायें और प्रयोजन	निम्नलिखित धनराशियों से अनधिक: विधान सभा द्वारा स्वीकृत	राज्य की संहत निधि पर भारित	योग
१	२	३	४	५
		रु०	रु०	रु०
५३	राज्य व्यापार की योजनायें	३०,०१,३१,०००	१,०००	३०,०१,३२,०००
५४	ब्याज वाले ऋण और अग्रिम	१२,७२,३९,०००	..	१२,७२,३९,०००
	योग ..	७८,०३,७२,०००	९,८८,६९,०००	८७,९२,४१,०००

श्री अध्यक्ष---

प्रश्न यह है कि उत्तर प्रदेश विनियोग (द्वितीय लेखानुदान) विधेयक, १९६७ का खंड २,३, अनुसूची, खण्ड १, शीर्षक और प्रस्तावना इस विधेयक के अंग माने जायं।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और स्वीकृत हुआ।)

श्री रामस्वरूप वर्मा---

अध्यक्ष महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं कि उत्तर प्रदेश विनियोग (द्वितीय लेखानुदान) विधेयक, १९६७ पारित किया जाय।

श्री अध्यक्ष---

प्रश्न यह है कि उत्तर प्रदेश विनियोग (द्वितीय लेखानुदान) विधेयक, १९६७ पारित किया जाय।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और स्वीकृत हुआ।)

श्री अध्यक्ष---

अब हम उठते हैं और कल ११ बजे फिर बैठेंगे।

(इसके बाद सदन ५ बजकर २० मिनट पर अगले दिन के ११ बजे तक के लिये स्थगित हो गया।)

देवकीनन्दन मित्थल,

सचिव, विधान सभा,
उत्तर प्रदेश।

लखनऊ;
१३ जुलाई, १९६७।

नत्थी 'क'

(देखिये तारांकित प्रश्न १८ का उत्तर पीछे पृष्ठ ८०५ पर)

श्री सुब्बा सिंह की तलाश के सम्बन्ध में पुलिस द्वारा की गई कार्यवाही का विवरण

थाने पर गुमशुदगी की सूचना मिलते ही एक कान्स्टेबिल को तलाश में रवाना किया गया। पुलिस द्वारा निकटवर्ती बाजारों में, गंगा नदी के घाटों पर भी श्री सुब्बा सिंह की तलाश तत्परता से की गई, परन्तु अभी तक कहीं भी पता नहीं चल पाया। पुलिस अधीक्षक, रायबरेली द्वारा दिनांक २-३-६७ को श्री सुब्बा सिंह की तलाश किये जाने के संबंध में एक परिपत्र (सरकुलर) समस्त पुलिस स्टेशनों को जारी किया गया। मामले में कार्यवाही जारी है और तलाश के लिए प्रयत्न किया जा रहा है

संसद भवन

नत्थी 'ख'

(देखिये तारांकित प्रश्न ४१ का उत्तर पीछे पृष्ठ ८१३ पर)

सचिवालय के उद्योग विभाग में नियुक्त आई० ए० एस० एवं पी० सी०एस० अधिकारियों के कार्य की अवधि की सूची

नाम	पद	वर्ष–माह	
	आई० ए० एस० अधिकारी		
१––श्री हरीशचन्द्र सक्सेना	सचिव	४–४	(स्थानान्तरण के आदेश जारी हो गये हैं।)
२––श्री नित्यानन्द प्रसाद भटनागर	विशेष सचिव	२–९	
३––श्री अविनाश कांत शर्मा	विशेष सचिव	३–३	
४––श्री वीरेंद्र सिंह कटारा	संयुक्त सचिव	६–१	
	पी० सी० एस० अधिकारी		
१––श्री गुलाम याजदानी	उप सचिव	२–०	
२––श्री शफीक हुसैन	उप सचिव	०–९	
३––श्री मुहम्मद फाएक अली खां	उप सचिव	१–०	

नत्थी 'ग'

(देखिये अतारांकित प्रश्न १२–१३ का उत्तर पीछे पृष्ठ ८१६ पर)

श्री इन्द्रलाल के अतारांकित प्रश्न सं० १२–१३ के उत्तर का संलग्नक

सं० १२ से संबंधित

दुर्घटना का स्थान	मृतकों की संख्या
१—बरेली रोड	.. २
२—रानीबाग	.. १
३—कारखाना बाजार	.. १
४— नैनीताल रोड	.. १
५—काला डूंगी	.. १
६—रामपुर रोड	.. १
कुल	७

प्रश्न सं० १३ से संबंधित

मोटर चालकों के विरुद्ध कार्यवाही का विवरण

भा० दं० विधान की धारा जिसके अन्तर्गत मुकदमा दर्ज हुआ ।	न्यायालय का निर्णय
१—२७९/३०४ ए	२ साल सख्त कैद की सजा
२—२७९/३०४ ए	मुकदमा न्यायालय के विचाराधीन ।
३—२७९/३०४ ए	शिनाख्त न होने के कारण छोड़ दिये गये ।
४—२७९/३०४ ए	मुकदमा न्यायालय के विचाराधीन ।
५—२७९/३०४ ए	मुकदमा न्यायालय के विचाराधीन ।
६—२७९/३३७/३०४ ए	मुकदमा न्यायालय के विचाराधीन ।

नत्थी 'घ'

अनुदान संख्या ३७—परिवहन के अन्तर्गत प्रस्तुत किये गये अन्य कटौती के प्रस्ताव

(लेखा शीर्षक ११—मोटर गाड़ियों पर कर, १३—अन्य कर तथा शुल्क ३९—प्रकीर्ण सामाजिक तथा विकास संबंधी संगठन, ५६—उड्डयन, ५७—सड़क तथा जल परिवहन योजनायें)

क्रम सं०	प्रस्तावक का नाम	प्रस्ताव का रूप
१	श्री श्रीराम तिवारी	सम्पूर्ण अनुदान के अधीन मांग की राशि घटा कर एक रुपया कर दी जाय। कमी करने का उद्देश्य—विभागीय नीति की आलोचना करना एवं सुझाव देना।
२	श्री सोहन लाल धुसिया श्री रामायण राय।	सम्पूर्ण अनुदान के अधीन मांग की राशि घटाकर एक रुपया कर दी जाय। कमी करने का उद्देश्य—परिवहन विभाग की राष्ट्रीयकरण योजना को धीरे-धीरे समाप्त करने हेतु लाइसेंस की संख्या बढ़ाने की नीति की आलोचना।
३	श्री रामबली मिश्र	सम्पूर्ण अनुदान के अधीन मांग की राशि घटा कर एक रुपया कर दी जाय। कमी करने का उद्देश्य—विभागीय नीति की आलोचना करना और आवश्यक सुझाव देना।
४	श्री योगेश्वर प्रसाद खंडूड़ी	सम्पूर्ण अनुदान के अधीन मांग की राशि घटा कर एक रुपया कर दी जाय। कमी करने का उद्देश्य—चर्चा करना तथा सुझाव देना।
५	श्री कालीचरण अग्रवाल	सम्पूर्ण अनुदान के अधीन मांग की राशि घटा कर एक रुपया कर दी जाय। कमी करने का उद्देश्य—(१) परिवहन विभाग में परमिट लाइसेंसों के देने में व्याप्त भ्रष्टाचार तथा परमिट प्रणाली समाप्त करने पर चर्चा। (२) राजकीय यातायात और प्राइवेट संचालन के समन्वय तथा परिवहन मार्गों में भीड़ के संबंध में तथा यात्रियों को सुविधा देने पर चर्चा करना।
६	श्री वीर बहादुर	सम्पूर्ण अनुदान के अधीन मांग की राशि घटा कर एक रुपया कर दी जाय। कमी करने का उद्देश्य—विभागीय नीति की आलोचना करना तथा सुझाव देना।
७	श्री प्रेम दत्त	सम्पूर्ण अनुदान के अधीन मांग की राशि घटा कर एक रुपया कर दी जाय। कमी करने का उद्देश्य—सरकार की नीति की आलोचना एवं सुझाव देना।

क्रम संख्या	प्रस्तावक का नाम	प्रस्ताव का रूप
८	श्री इन्द्रमणी	सम्पूर्ण अनुदान के अधीन मांग की राशि घटा कर एक रुपया कर दी जाय। कमी करने का उद्देश्य—पर्वतीय जिलों में यातायात तथा पर्यटन पर विशेष ध्यान न दिये जाने के संबंध में चर्चा करना।
९	श्री मुक्तिनाथ राय	सम्पूर्ण अनुदान के अधीन मांग की राशि घटा कर एक रुपया कर दी जाय। कमी करने का उद्देश्य—निम्नलिखित विषयों पर चर्चा करना (१) मैट्रिक, नान-मैट्रिक बुकिंग क्लर्कों के वेतन में असमानता। (२) रोडवेज मैनुअल अभी तक पूर्णरूप से प्रकाशित नहीं किया गया है जिसके फलस्वरूप रोडवेज कर्मचारियों की उचित मांगों पर न्यायोचित व्यवहार नहीं हो सका। (३) रोडवेज बसों के किराये मनमाने ढंग से बढ़ाते जाना (४) विभाग की अनियमितताओं से दुर्घटनाओं का होना
१०	श्री प्रेम दत्त	सम्पूर्ण अनुदान के अधीन मांग की राशि में ३०० रुपये की कमी की जाय। कमी करने का उद्देश्य—जिला फतेहपुर के अमौली एवं खजुहा ब्लाक में बस सेवा के परिचालन पर चर्चा।
११	श्री ललन शर्मा	सम्पूर्ण अनुदान के अधीन मांग की राशि में २०० रुपये की कमी की जाय। कमी करने का उद्देश्य—जिला हरदोई सांडी-विलग्राम से राजकीय रोडवेज को छिबरामऊ, राजघाट तक बढ़ाने पर ध्यानाकर्षण।
१२	श्री दल बहादुर सिंह	सम्पूर्ण अनुदान के अधीन मांग की राशि में सौ रुपये की कमी कर दी जाय। कमी करने का उद्देश्य—विभाग में फैले भ्रष्टाचार की आलोचना और उसके मिटाने के लिये सुझाव एवं दिनांक १ जुलाई, १९६७ को रायबरेली में ३–४५ पर जाने वाली बस को ३–१५ पर ही छोड़ देने की आलोचना करना।
१३	श्री मुक्तिनाथ राय	सम्पूर्ण अनुदान के अधीन मांग की राशि में सौ रुपये की कमी की जाय। कमी करने का उद्देश्य—आजमगढ़ रोजवेज को रीजन घोषित करके पुनः वाराणसी को रीजन बना देने तथा आजमगढ़ के प्रति की गई उपेक्षा की ओर ध्यान दिलाना।

पी० एस० यू० पी०—ए० पी० ६५ एल० ए०—१९६७—८४६।